

# Evaluación en materia de diseño del programa presupuestario 13-E002.- Operación de Infraestructura Marítimo-Portuaria

---



*Instancia de coordinación: Secretaría de Hacienda y Crédito Público*

**Diciembre de 2022**



## **CONTENIDO**

SIGLAS Y ACRÓNIMOS.....	3
RESUMEN EJECUTIVO .....	4
I. INTRODUCCIÓN.....	7
II. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROGRAMA .....	8
III. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA.....	18
IV. DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN .....	25
V. DISEÑO OPERATIVO .....	32
VI. CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA .....	42
VII. CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL.....	45
VIII. COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES .....	48
IX. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO .....	49
X. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PP.....	53
XI. ANÁLISIS FODA.....	55
XII. CONCLUSIONES GENERALES .....	57
ANEXOS .....	58



## **SIGLAS Y ACRÓNIMOS**

---

<b>AIBJCM:</b>	Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.
<b>API:</b>	Administración Portuaria Integral.
<b>ASA:</b>	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
<b>ASIPONA:</b>	Administración del Sistema Portuario Nacional.
<b>Coneval:</b>	Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.
<b>DGFAP:</b>	Dirección General de Fomento y Administración Portuaria.
<b>DIGAPROP:</b>	Dirección General Adjunta de Programación, Organización y Presupuesto.
<b>FID:</b>	Ficha del Indicador de Desempeño.
<b>FIDENA:</b>	Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional.
<b>FODA:</b>	Fuerzas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.
<b>MIR:</b>	Matriz de Indicadores para Resultados.
<b>ODS:</b>	Objetivo de Desarrollo Sostenible.
<b>PAE:</b>	Programa Anual de Evaluación.
<b>PBIP:</b>	Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.
<b>PI:</b>	Programa Institucional.
<b>PIS:</b>	Puerto Inteligente Seguro.
<b>PMDP:</b>	Programa Maestro de Desarrollo Portuario.
<b>POA:</b>	Programa Operativo Anual.
<b>Pp:</b>	Programa presupuestario.
<b>SHCP:</b>	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
<b>SICT:</b>	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
<b>SIPCO:</b>	Sistema Intermodal Portuario Costero.
<b>TdR:</b>	Términos de referencia.
<b>UED:</b>	Unidad de Evaluación del Desempeño.
<b>UR:</b>	Unidad responsable.

## RESUMEN EJECUTIVO

El Programa presupuestario (Pp) E002 “Operación de infraestructura marítimo-portuaria” presenta como su objetivo el que los usuarios de los servicios portuarios del país reciban en condiciones de eficiencia las operaciones portuarias. El Pp es operado por las 16 administraciones portuarias concesionadas del gobierno federal nombradas “Administraciones del Sistema Portuario Nacional” (ASIPONA) las cuales gestionan los servicios de sus respectivos puertos.

Esta evaluación de diseño ha valorado los elementos conceptuales bajo los cuales se estructura y opera el Pp con base en 29 preguntas establecidas en los Términos de referencia para esta evaluación las cuales permiten analizar diferentes aspectos del diseño del Pp. Las preguntas que se puntúan con una valoración cuantitativa pueden alcanzar un máximo de cuatro puntos, las que no, se consideran valoraciones cualitativas y en ellas se analiza la pertinencia o idoneidad de una característica del programa.

### Valoración

Como puede observarse a continuación, los resultados de las preguntas muestran que el Pp cumple en su mayor parte con los elementos de diseño esperados. Aunque este presenta diversas áreas de oportunidad, siendo una de las más relevantes la relativa a la consistencia en la que se define la población objetivo del mismo. Los resultados de la evaluación a las preguntas, agrupadas en su respectiva sección, son los siguientes:

#### Problema o necesidad pública

- 1 El Pp tiene un diagnóstico que describe el problema que atiende el Pp y justifica su diseño. ✓
- 2 Se identifica un problema que afecta a una población objetivo, aunque no de forma suficientemente clara. 3
- 3 El problema que atiende el Pp se identifica en un contexto determinado. 4
- 5 Las causas y efectos del problema no están del todo determinadas. 2

#### Diseño de la propuesta de atención

- 6 El objetivo del Pp corresponde a la solución del problema identificado. 4
- 7 Se cuentan con los bienes y servicios suficientes para alcanzar el objetivo del Pp. 4
- 8 La población a la que atiende el Pp no es consistente con los documentos programáticos de las ASIPONA. 2
- 9 La justificación teórica y empírica presentada en el diagnóstico del programa no es suficiente para sustentar la intervención del Pp. 1
- 10 El Pp es una alternativa razonable de intervención sobre el problema que atiende más necesita resolver la inconsistencia en la definición de su población objetivo. 2

### **Diseño operativo**

- 11 Existe una estrategia de cobertura producida por cada ASIPONA. 3
- 14 Existen procedimientos documentados para la prestación de los servicios del Pp. 4
- 15 Los procedimientos documentados son accesibles y presentan los formatos para llevarlos a cabo. 4
- 17 Se cuenta con información sobre la población atendida. 4
- 18 Cada ASIPONA reporta información financiera y operativa aunque podría presentarse la información a nivel de Pp. 3
- 19 La información publicada favorece el gobierno abierto pero pueden adoptarse formatos abiertos. 3
- 20 Los gastos del Pp se encuentran identificados y cuantificados. 4

### **Consistencia programática y normativa**

- 21 El objetivo y servicios ofrecidos por el Pp son consistentes con su modalidad presupuestaria. ✓
- 22 Los elementos del diseño del programa no son del todo coherentes entre sí debido a que la definición de población objetivo del Pp no corresponde con los instrumentos de planeación de las ASIPONA. 2

### **Contribución a objetivos de la planeación nacional**

- 23 El Pp contribuye a alcanzar los objetivos de los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo. 4
- 24 El objetivo del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030. ✓

### **Complementariedades, similitudes y duplicidades.**

- 25 No existe duplicidad con otros programas presupuestarios. ✓

### **Instrumento de seguimiento del desempeño**

- 26 Los indicadores del instrumento de seguimiento proporcionan información sobre la los servicios entregados por el Pp aunque podrían medir el cambio producido. 3
- 27 La mayoría de los indicadores son relevantes y adecuados. 3
- 28 Todos los indicadores cuentan con medios de verificación. 4
- 29 Todas las metas establecidas para los indicadores se orientan a la mejora del desempeño del Pp. 4

## ***Recomendaciones***

Con el fin de que el programa pueda atender aquellos aspectos en los que se identificaron áreas de mejora se emitieron recomendaciones relativas a:

- Reformular el problema público que atiende el programa.
- Reestructurar el diagnóstico del Pp.
- Redefinir a las poblaciones potencial, objetivo y atendida.
- Publicar la información del Pp en formatos abiertos.
- Modificar la vinculación del Pp con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Reformular la MIR.



## I. INTRODUCCIÓN

---

La presente evaluación tiene como objetivo general evaluar el diseño del Pp E002 “Operación de infraestructura marítimo-portuaria” partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar la mejora continua del Pp. Esta evaluación se lleva a cabo en cumplimiento del “Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal 2022” (PAE 2022) publicado por la Unidad de Evaluación del Desempeño (UED) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval).

La evaluación a los programas presupuestarios tiene su fundamento en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria que establece que las dependencias y entidades deben llevar a cabo evaluaciones a sus Pp. Las evaluaciones a Pp de desarrollo social son coordinadas por el Coneval y el resto por la UED. Por tratarse de un Pp que no es de desarrollo social la instancia de coordinación de esta evaluación es la SHCP a través de dicha unidad.

Esta evaluación se realizó conforme los Términos de referencia (TdR), que tienen como base el modelo emitido por la SHCP. Los mismos fueron determinados para la evaluación por la Secretaría de Marina a través de la Dirección General Adjunta de Programación, Organización y Presupuesto (DIGAPROP). Esta fungió como unidad coordinadora de la evaluación. Conforme estos TdR los objetivos específicos de la evaluación son:

- Analizar el problema o necesidad pública que justifica la creación o cambio sustancial del Pp.
- Analizar la pertinencia del diseño del Pp respecto al problema o necesidad pública que busca atender.
- Analizar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad vigente aplicable.
- Analizar la contribución del Pp al cumplimiento de los objetivos de la planeación nacional y estratégicos.
- Identificar posibles complementariedades o similitudes, así como riesgo de duplicidades con otros Pp de la Administración Pública Federal.
- Analizar la consistencia del Instrumento de Seguimiento del Desempeño respecto al diseño del Pp.



## **II. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROGRAMA**

---

De acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales los puertos son bienes de uso común por lo que se les considera bienes nacionales y la propiedad de los mismos se sujeta al régimen de dominio público. Según el artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos corresponde al Ejecutivo Federal la habilitación de los puertos. Para efectos de explotar, usar y aprovechar los puertos éstos son sujetos de concesión conforme las disposiciones de la Ley de Puertos.

Dicha ley establece que cuando los actos relativos a los bienes y servicios de un puerto se concesionen a una sociedad mercantil existirá una Administración Portuaria Integral (API). Las API son autónomas en su gestión operativa y financiera y les corresponde la operación, desarrollo y mantenimiento del puerto.

En el Pp E002 de la Secretaría de Marina se agrupan las actividades de administración de los puertos concesionados a las API federales. Estas API son empresas de participación estatal mayoritaria constituidas conforme a la Ley Federal de las Entidades Paraestatales. La figura de las API apareció en 1994 con la entrada en vigor de la Ley de Puertos y desde entonces hasta el 2020 la mayoría de las API federales estuvo sectorizadas al ramo 9 “Comunicaciones y Transportes”.

En 2020 las API de Coatzacoalcos y de Salina Cruz dejaron de ser entidades sectorizadas a Comunicaciones y Transportes para ser entidades no sectorizadas, es decir, no agrupadas a ningún sector o secretaría. Lo anterior con el fin de que dichas entidades contribuyeran al proyecto del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

En diciembre de 2020 se reformaron las leyes de Puertos, de Navegación y Comercio Marítimo así como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal con el fin de agrupar las atribuciones en las materias marítimas y portuarias en la Secretaría de Marina. Con la entrada en vigor de estas reformas, en 2021, las 14 API que estaban sectorizadas en el ramo 9 fueron sectorizadas al ramo 13 “Marina” y el Pp E002 se incorporó a la estructura programática de la Secretaría en cuestión. Todas las API federales quedaron sectorizadas en el ramo coordinado por la Secretaría de Marina el 3 de marzo de 2022 cuando entró en vigor el acuerdo por el que Coatzacoalcos y Salina Cruz fueron agrupadas a este.

Con la resectorización de las API al sector Marina se produjo el cambio de denominación de las API federales. Hasta 2021 las 14 entidades del sector Comunicaciones y Transportes conformaban su nombre o razón social con la expresión “Administración Portuaria Integral” luego con el nombre del puerto y finalizaba con las abreviaturas del tipo de sociedad mercantil, que en el caso de todas las API es el de Sociedad Anónima de Capital Variable (S.A. de C.V.). Así por ejemplo la API de Ensenada tenía por nombre “Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V.”.

El 16 de noviembre de 2021 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el acuerdo por el que se daba a conocer la nueva denominación de las API. El cambio en el nombre consistió en sustituir la expresión “Administración Portuaria Integral” por el de “Administración del Sistema Portuario Nacional”. Por tal motivo al conjunto de API federales se les conoce como Administraciones del Sistema Portuario Nacional y se emplea el acrónimo “ASIPONA” para referirse a ellas. Este cambio de denominación también fue aprovechado para actualizar el nombre de la API Puerto Madero por el de ASIPONA Puerto Chiapas.

Las API que se integraron al sector Marina en 2022, Coatzacoalcos y Salina Cruz, también cambiaron su nombre por el de ASIPONA. Cabe aclarar que el término ASIPONA es la

denominación adoptada por esas entidades paraestatales, pero el término API es el nombre de la figura jurídica contemplada en la Ley de Puertos.

De este modo, para 2022 las 16 ASIPONA que son Unidades Responsables (UR) del Pp E002 son las que se indican en la Tabla 1.

**Tabla 1**

Unidades Responsables del Programa presupuestario E002 “Operación de infraestructura marítimo-portuaria”

Clave de UR	ASIPONA	Ubicación
J2P	Dos Bocas	Tabasco
J2R	Ensenada	Baja California
J2T	Mazatlán	Sinaloa
J2U	Progreso	Yucatán
J2V	Puerto Vallarta	Jalisco
J2W	Topolobampo	Sinaloa
J2X	Tuxpan	Veracruz
J2Y	Altamira	Tamaulipas
J2Z	Guaymas	Sonora
J3A	Lázaro Cárdenas	Michoacán
J3B	Manzanillo	Colima
J3C	Puerto Chiapas	Chiapas
J3D	Tampico	Tamaulipas
J3E	Veracruz	Veracruz
J3F	Coatzacoalcos	Veracruz
J3G	Salina Cruz	Oaxaca

Fuente: elaboración propia con información proporcionada por la Secretaría de Marina.

### **Mecánica de los puertos**

De acuerdo con Theo Notteboom, Athanasios Pallis y Jean-Paul Rodrigue un puerto es un “nodo logístico e industrial en cadenas globales de abastecimiento con un fuerte carácter marítimo y un agrupamiento funcional y espacial de actividades vinculadas directa o indirectamente a los procesos de transportación, transformación e información dentro de cadenas globales de abasto<sup>1</sup>”. Un recinto portuario es el espacio que contiene toda la infraestructura y equipamiento necesario para recibir embarcaciones y llevar a cabo las maniobras de carga y descarga, así como para alojar la carga y facilitar su transportación hacia modalidades terrestres.

Los puertos como eslabones en las cadenas de suministro guardan una relación con los espacios a los que ofrecen conexión, las relaciones hacia el interior o exterior de los puertos se expresan mediante áreas de influencia denominadas *hinterland* y *foreland*.

<sup>1</sup> Theo Notteboom, Pallis Athanasios, y Jean-Paul Rodrigue, *Port Economics, Management and Policy*, 1a ed. (Londres: Routledge, 2022).

**Hinterland:** se refiere a la región al interior del país hacia la cual el puerto sirve como punto de enlace, en general por vía terrestre, pero también puede ser la navegación de cabotaje hacia otros puertos del país próximos a su ubicación.

**Foreland:** son las regiones al exterior del país hacia las cuales el puerto sirve como punto de conexión por vía marítima. Usualmente incluye a las regiones exteriores que se conectan mediante navegación de altura.

De acuerdo con el Banco Mundial, a nivel global los procesos de modernización de los puertos a partir de la década de 1980 implicaron la búsqueda de una mayor participación privada en la provisión de los servicios portuarios así como la estimulación de mecanismos de mercado para mejorar la eficiencia portuaria<sup>2</sup>. Con base en las descripciones proporcionadas por el Banco Mundial la propiedad de los puertos y las administraciones de los mismos pueden tomar distintas clasificaciones según las siguientes categorías<sup>3</sup>.

**Propiedad del recinto portuario:** esta generalmente es pública aunque algunos países permiten que exista propiedad privada sobre los puertos. En el caso de México, no es posible la existencia de puertos privados según lo dispuesto en la Ley General de Bienes Nacionales.

**Nivel de autonomía de la administración portuaria:** la administración portuaria puede estar dirigida desde un organismo centralizado que tome las decisiones para todos los puertos o cada puerto puede contar con un órgano de gobierno que tome sus propias decisiones sobre la administración y el desarrollo portuario.

**Carácter de la administración portuaria:** esta se define según la cantidad de participación privada que se admite. La administración puede ser un organismo completamente público, puede ser una institución de carácter mercantil pública que admita la participación privada o puede ser una empresa completamente privada. Al proceso de transferir la administración de los puertos a instituciones mercantiles se le ha denominado comercialización o corporativización.

**Función de la administración portuaria:** se refiere a las atribuciones que desempeña el organismo de administración del puerto en la prestación de los servicios portuarios, se identifican tres modelos funcionales reconocidos por sus nombres en inglés:

*Service port:* son los puertos en los que la administración portuaria es dueña de la infraestructura y equipamiento del puerto y es la encargada de la prestación de los servicios.

*Tool port:* la administración del puerto es propietaria de la infraestructura y el equipamiento portuario pero concede a empresas la operación de los servicios.

*Landlord:* la administración del puerto concede los espacios del recinto para que otras empresas desarrollen infraestructura, equipen las instalaciones y presten los servicios portuarios.

Las ASIPONA son sociedades mercantiles de carácter y control público pero que permiten la participación de inversionistas privados; son organismos descentralizados que cuentan con sus respectivos organismos de gobierno a cargo de la planeación, programación y desarrollo del puerto. El modelo de función de la administración portuaria de las ASIPONA es el de *landlord*

---

<sup>2</sup> Cfr. Banco Mundial, *Port Reform Toolkit*, 2a ed. (Washington, D.C.: Banco Mundial, 2007). Módulo 3. Alternative Port Management Structures and Ownership Models

<sup>3</sup> *Ibid.*

ya que los espacios y prestación de servicios se concesionan a otras empresas. Cabe aclarar que las instalaciones de carácter permanente que desarrollan estas empresas pasan a ser propiedad del puerto una vez terminado el contrato de cesión parcial de derechos.

Como resultado de este modelo funcional de las ASIPONA, en los recintos portuarios están afincadas diferentes entidades las cuales conforman a la comunidad portuaria tal y como se describe en la Gráfica 1.

**Gráfica 1**

Conformación de la comunidad portuaria en los recintos concesionados a las ASIPONA.



Fuente: *elaboración propia.*

Cada ASIPONA debe contar con tres documentos de planeación, el Programa Institucional (PI), el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) y el Programa Operativo Anual (POA). Estos documentos tienen una naturaleza y vigencia diferentes debido al marco normativo bajo el cual se expiden.

La Ley Federal de las Entidades Paraestatales establece en su artículo 48 que las entidades paraestatales deberán contar con un PI que fije los objetivos y metas para la entidad. Este debe elaborarse conforme a lo dispuesto en la Ley de Planeación, es decir, debe guardar congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo y tener una vigencia correspondiente con el periodo gubernamental del Poder Ejecutivo.

Por su parte, según el artículo 41 de la Ley de Puertos, los administradores portuarios deben sujetarse a un PMDP que fije cómo han de utilizarse los espacios del recinto portuario y las medidas para garantizar la eficiente explotación de los mismos. EL PMDP debe tener una visión de 20 años aunque debe revisarse y ser autorizado por la Secretaría de Marina cada cinco. Para dar cumplimiento a las metas anuales de dicho programa los administradores portuarios deben también elaborar el POA según lo establece el artículo 42 del Reglamento de la ley de Puertos.

Estos documentos son el marco de referencia bajo el cual las ASIPONA determinan sus objetivos. Sin embargo, el PI se elabora tomando en cuenta a las ASIPONA como organismos públicos, mientras que los PMDP y el POA se orientan más a estas entidades con una visión de administrador portuario.

Asimismo, tanto en el los PI como en los PMDP las ASIPONA proyectan el desarrollo de los puertos en función de las líneas de negocio que se transportan por ellas. Se denomina línea de negocio a cada uno de los diferentes tipos de carga o pasajeros que se transportan por el puerto. La clasificación de las líneas de negocio que emplean las ASIPONA son las siguientes:

**Carga general:** es toda aquella carga que puede estibarse en los buques. En este tipo también se incluye la carga de vehículos que se embarcan y desembarcan rodando por ellos mismos nombrada *roll on/roll off* por su denominación en inglés (*roll*: rodar).

**Carga contenerizada:** la que se moviliza dentro de contenedores. Las dimensiones de los contenedores transportados en buques se basan en una medida estándar a nivel mundial denominada TEU por sus siglas en inglés *twenty feet equivalent units* (unidades equivalentes a veinte pies) ya que el largo de un contenedor TEU es de 20 pies.

**Granel:** son aquellos sólidos granulados que se depositan de forma suelta directamente en los buques, el granel puede ser:

*Agrícola.* Principalmente granos.

*Mineral.* Suelen ser materiales de construcción tales como cemento o arena.

**Fluidos:** se refiere a sustancias en estado líquido o gaseoso. Se transportan en buques especialmente diseñados para tal fin denominados buques tanque. Según el fluido que transportan la carga se clasifica en:

*Petróleo y derivados.* Petróleo crudo u otros hidrocarburos como gasolina, diésel, etc.

*Fluidos no petroleros.* Todas las demás sustancias líquidas o gaseosas, entre estas se incluye el gas natural.

**Pasajeros:** las personas que viajan por vía marítima. La clasificación del transporte de pasajeros puede ser el siguiente:

*Cruceros.* Las personas que realizan viajes de placer en barcos adaptados para alojar a los turistas por largo tiempo

*Transbordadores.* Las personas que se mueven de un puerto a otro y que pueden transportar sus vehículos en el buque.

*Turismo de cabotaje.* Los recorridos o pequeñas expediciones realizadas con fines turísticos en zonas próximas al puerto.

*Trabajadores en plataformas marinas.* Personas que prestan servicios en plataformas ubicadas en mar abierto y que parten a ellas por vía marítima.

**Gráfica 2**

Movimiento de carga por línea de negocio y movimiento de pasajeros en cruceros de las ASIPONA. Valor promedio anual de los años de 2014 a 2019.



Fuente: elaboración propia con datos de los PI y los PMDP de las 16 ASIPONA.

**Descripción del programa presupuestario**

El Pp E002 es una resectorización del programa del mismo nombre pero con clave E008 en el ramo Comunicaciones y Transportes. Como se mencionó anteriormente, esta resectorización obedeció al traspaso de funciones del sector marítimo-portuario de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) hacia la Secretaría de Marina en 2021, por lo que se integró a la estructura programática de esta última en 2022.

Los documentos que establecen el diseño del Pp son el Diagnóstico y la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR). Ambos son requeridos según los “Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal”. El diagnóstico es el documento que justifica la existencia del Pp ya que en este se identifica el problema público que da origen al mismo así como el modelo de intervención con el que el Pp actúa sobre el problema. A partir de este diagnóstico y con base en la metodología de Marco Lógico, en la MIR se establecen objetivos de diferente jerarquía para el Pp así como indicadores para medir el cumplimiento de los mismos. Con fundamento en estos documentos, se pueden identificar el problema que atiende el Pp así como sus objetivos y los bienes y servicios que entrega.

### ***Problema o necesidad pública***

El problema que atiende el Pp es señalado como “los usuarios del servicio portuario en México demandan condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros”.

### ***Objetivos***

**General:** usuarios del servicio portuario en México reciben condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros.

**Específicos:** de acuerdo con la diferente documentación relativa al Pp, incluyendo su MIR así como los PMDP y PI de las ASIPONA se desprende que los objetivos específicos del Pp son:

- Planear el desarrollo de los servicios portuarios.
- Propiciar el aprovechamiento de los recintos portuarios para el movimiento de carga y de pasajeros.
- Supervisar las operaciones portuarias.
- Gestionar el mantenimiento de los recintos portuarios.

### ***Bienes o servicios que otorga***

A través del Pp se otorgan los servicios de administración portuaria necesarios para el aprovechamiento y explotación de los recintos concesionados a las ASIPONA. Estos pueden ser la planeación de los recintos portuarios, la supervisión de la operación de la infraestructura y los servicios cesionados, la gestión de la seguridad y operatividad de los recintos o la promoción de captación de inversión hacia los puertos.

### ***Población potencial y objetivo***

Se define como población potencial a aquella que presenta el problema o necesidad que será atendido por el Pp mientras que la población objetivo es la el Pp se plantea o está en posibilidades de atender. De este modo, las poblaciones del Pp son:

**Potencial:** los usuarios del servicio portuario en México.

**Objetivo:** usuarios del servicio portuario en puertos administrados por las API's Federales.

### ***Alineación a objetivos de la planeación nacional***

El Pp se vincula al Eje 3 “Economía” del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 así como al objetivo prioritario 4 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 descrito como “Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional”.

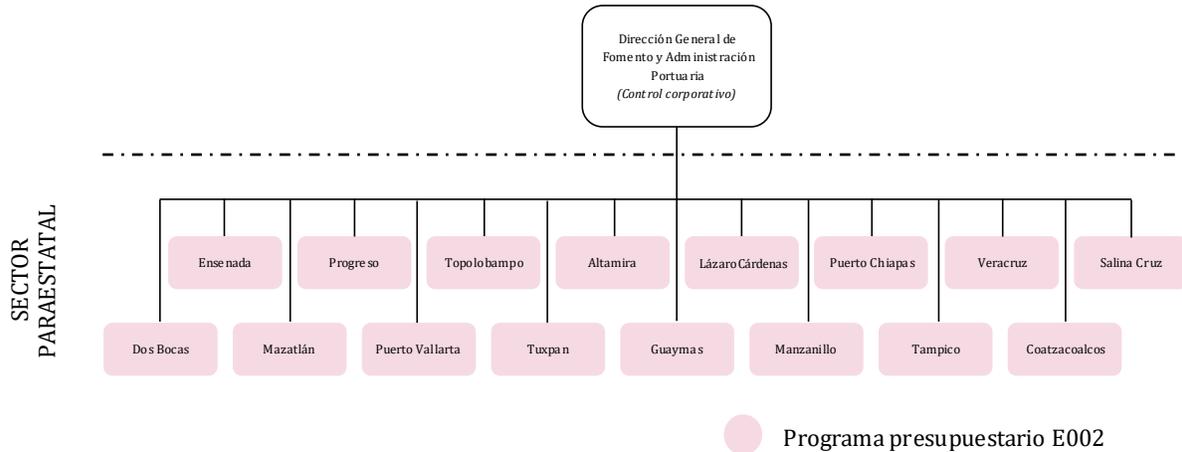
### ***Estructura orgánica y presupuestaria asociada al programa***

Las UR del Pp son entidades agrupadas en el sector coordinado por la Secretaría de Marina pero, dado su carácter paraestatal, no forman parte de la estructura orgánica de la misma. Además, cada ASIPONA es independiente una de otra. Sin embargo, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en su artículo 37, corresponde a la

Dirección General de Fomento y Administración Portuaria (DGFAP) el control corporativo de estas empresas de participación estatal mayoritaria así como el ejercicio de los derechos corporativos que corresponden al Gobierno Federal en ellas. La DGFAP es una Dirección General dentro de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

**Gráfica 3**

Relación funcional de las ASIPONA con la DGFAP



Fuente: *elaboración propia.*

Aunque las ASIPONA son las únicas UR del programa, éstas también son UR de los siguientes programas presupuestarios:

*K027 "Mantenimiento de Infraestructura"*

*M001 "Actividades de apoyo administrativo"*

*0001 "Actividades de apoyo a la función pública y buen gobierno"*

Lo anterior debe tomarse en consideración ya que, si bien el Pp E002 representa la mayor fracción de los recursos que ejercen las ASIPONA, existen otros Pp que también emplean el presupuesto de las mismas. Por este motivo, los recursos correspondientes al Pp E002 no coinciden con todos los recursos ejercidos por las ASIPONA.

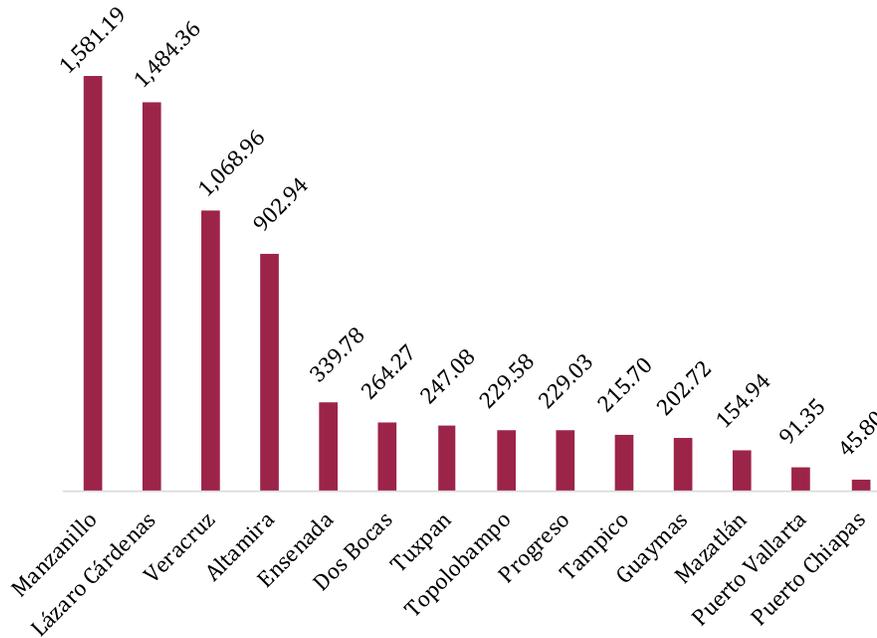
### **Presupuesto del programa**

De acuerdo con datos publicados por la SHCP, para 2022 el gasto programable del Pp fue de 7,057,704,860 pesos. El 98.2 % de estos más de siete mil millones de pesos corresponde a recursos propios de las ASIPONA y únicamente el 1.8% a recursos fiscales, es decir, asignados dentro del Presupuesto de Egresos de la Federación. La única ASIPONA a la que se le asignaron recursos presupuestarios fue Puerto Chiapas, los cuales le representan para la misma el 42% del total de los recursos en ese Pp.

Los recursos ejercidos en el programa son esencialmente gasto corriente. En 2022 el 99.92% del gasto programable fue para ese rubro y sólo una modesta fracción fue gasto de inversión. Como puede observarse en la Gráfica 5, la gran mayoría de los recursos ejercidos (94.88%) son gasto de operación y el 4.42% son servicios personales.

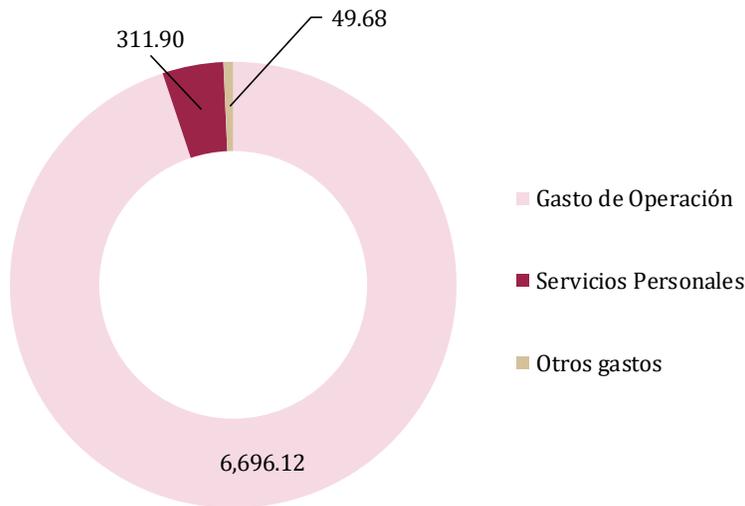


**Gráfica 4**  
Gasto programable del Pp E002 por ASIPONA en 2022.  
Millones de pesos

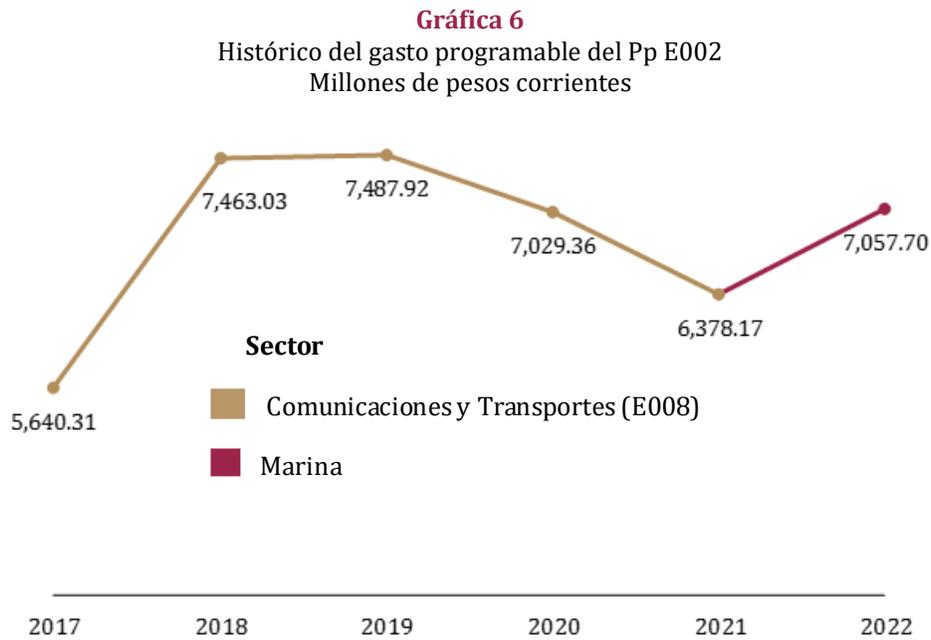


Fuente: elaboración propia con datos de la SHCP. No incluye a las ASIPONA Coatzacoalcos ni Salina Cruz ya que su incorporación al Pp E002 está en proceso a la fecha de esta evaluación.

**Gráfica 5**  
Gasto programable del Pp E002 en 2022 según rubro.  
Millones de pesos.



Fuente: elaboración propia con datos de la SHCP



Fuente: elaboración propia con datos de la SHCP. Para 2021 y 2022 no está reflejado el gasto de las ASIPONA Coatzacoalcos y Salina Cruz por haber sido desincorporadas del Pp y su incorporación en 2022 está en proceso a la fecha de esta evaluación.



### III. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA

#### a. Verificación del diagnóstico



**1. Con fundamento en el numeral Vigésimo primero de los Lineamientos de Evaluación, todos los Pp nuevos o con cambios sustanciales deberán elaborar un diagnóstico. En este sentido, ¿el Pp cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública que justifica el diseño del Pp?**

**Respuesta:**

- No procede valoración cuantitativa.

<b>Sí</b>	El diagnóstico proporcionado contempla todos los elementos establecidos en los Aspectos a considerar que emitan la SHCP y el Coneval.
-----------	---

El Pp cuenta con un documento diagnóstico publicado en 2019 que cubre los elementos solicitados por los “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación” (Aspectos a considerar) publicados el 29 de agosto de 2019 por la UED y el Coneval. Los aspectos a considerar por el citado documento son:

- Antecedentes
- Identificación, definición y descripción del problema o necesidad
- Objetivos
- Cobertura
- Análisis de alternativas
- Diseño del programa
- Análisis de similitudes o complementariedades y presupuesto.

El diagnóstico destaca la importancia que ha tenido el transporte marítimo para el desarrollo económico a nivel mundial. Resalta que a partir de la década de 1970 se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y la administración portuaria en México experimentó a partir de esa fecha una serie de reformas hasta que, como resultado de un esfuerzo descentralizador, se crearon las Administraciones Portuarias Integrales en 1994.

Se hace referencia a que el Pp atiende la problemática surgida como resultado del desarrollo potencial del comercio marítimo que tiene el país en función de su acceso al mar y de la alta competitividad del sector. Posteriormente se describen las experiencias de administración portuaria de diferentes países en los que se han optado por modelos públicos o público-privados para el desarrollo portuario.

Se indican los objetivos del programa con base en los árboles de problema y de objetivo desarrollados. Igualmente se hace mención de la población objetivo a la que cubrirá el programa y el análisis de las alternativas para cumplir el propósito del Pp.



En la sección de diseño del diagnóstico se menciona que el Pp se lleva a cabo a través de los puertos concesionados federales y se indican sus objetivos e indicadores mediante la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR). El documento finaliza con el análisis de similitudes y complementariedades en el que indica que el Pp es complementario con programas de desarrollo y mantenimiento de infraestructura portuaria.

Por lo anteriormente expresado, se observa que el documento diagnóstico del Pp cumple en forma con lo dispuesto en los “Aspectos a Considerar”.

## **b. Identificación del problema**



### **2. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta con las características siguientes?**

#### **Criterios de valoración:**

- a) Se define de manera clara, concreta, acotada y es único (no se identifican múltiples problemáticas).
- b) Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
- c) Identifica a la población objetivo de manera clara, concreta y delimitada.
- d) Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no solo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).

#### **Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 3**

**Tres** de los criterios de valoración.

El diagnóstico define al problema como sigue:

“Los usuarios del servicio portuario en México demandan condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros”.

**a)** El problema está acotado pues señala que las operaciones portuarias se refieren a la transferencia de bienes, servicios y el transporte de pasajeros. Sin embargo no es claro, ya que no describe de forma consistente el problema como una situación o hecho negativo. Aunque se puede deducir que el hecho negativo es la demanda “insatisfecha” de condiciones de eficiencia, la redacción no lo expresa de esta forma.

**b)** Atendiendo a lo anterior, la definición del problema expone una situación que puede ser revertida.

**c)** La población objetivo está circunscrita a “los usuarios del servicio portuario en México”.

**d)** Por lo tanto, el resultado esperado tras la intervención del Pp es la satisfacción de la demanda de condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias.

En la respuesta a la pregunta 5 se desarrolla el análisis y las recomendaciones para la mejora de la definición del problema que atiende el Pp.

**Recomendación:** Reformular de forma clara el problema público que atiende el programa tomando en consideración cuestiones tratadas en los PMDP de las ASIPONA.

Se sugiere la siguiente propuesta de problema público:

“El movimiento de carga y pasajeros del país por vía marítima se produce en condiciones que obstaculizan su competitividad”.

**c. Análisis del problema**



**3. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp se sustenta en los siguientes elementos?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.
- b) Se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.
- c) Considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.
- d) Se encuentra caracterizado en un contexto territorial<sup>4</sup>.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 4**

**Cuatro** de los criterios de valoración.

**a)** El documento diagnóstico del Pp señala que la creación de las Administraciones Portuarias Integrales ocurrió en el contexto de la implantación de un modelo económico que fomentaba la participación privada e indica que la implementación de las API mejoró el estado financiero de los puertos hacia el año 2000. En este sentido se identifican los elementos que sustentan los cambios experimentados en demanda de condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias.

**b)** El problema se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país ya que el diagnóstico señala que el 90% de la carga transportada por vía marítima se lleva a cabo a través de las API —las que incluyen las 16 ASIPONA— y que para finales de la década de los 2010 se incrementó el movimiento de carga contenerizada en la región. Este incremento también ocasionó el aumento de los ingresos por actividad portuaria en las API.

**c)** Los PI y PMDP de las ASIPONA consideran una proyección en la demanda de carga para más de 15 años, lo que permite considerar los cambios esperados en la magnitud del problema.

**d)** Lo anterior se encuentra caracterizado en el contexto del sistema portuario en todo el territorio nacional.

Sin embargo, los términos de valoración de la demanda de los servicios portuarios señalados por las ASIPONA en sus PI y PMDP no son del todo consistentes con la actual caracterización del problema. En las respuestas a las preguntas 5 y 8 se tratará lo relativo a esta cuestión.

---

<sup>4</sup> El contexto territorial se refiere a la descripción de la ubicación geográfica en la que se desarrolla el problema o necesidad pública que el programa busca atender, así como de las brechas y niveles diferenciados de afectación que, en su caso, existan entre distintas regiones.



**4. ¿El análisis del problema toma en consideración el estado actual de los efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país o afectaciones en el medio ambiente?**

**Respuesta:**

**No aplica.**

De acuerdo con los PI y PMDP de las ASIPONA el principal elemento diferenciador que incide sobre la operación portuaria son el tipo de líneas de negocios, es decir, el tipo de carga que se desplaza por los puertos. Sin embargo, la atención a estas líneas de negocio obedece a la capacidad de los recintos portuarios para recibirlas por lo que no se considera que esta diferenciación constituya un efecto sustantivo para el problema que busca resolver el Pp sobre poblaciones, territorios o afectaciones en el medio ambiente.



**5. ¿El análisis del problema o necesidad pública identifica las causas y efectos del problema o necesidad pública que atiende considerando las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es resultado directo de las principales causas identificadas en el análisis de la problemática.
- b) Se vincula directamente con los principales efectos identificados en el análisis de la problemática.
- c) Existe lógica causal entre sus causas y efectos, incluyendo aquellas causas que no son atribución directa del Pp, pero inciden directamente en el problema público.
- d) Presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente o, en su caso, la justificación de por qué no aplica en la pregunta 4.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 2**

**Dos de los criterios de valoración.**

En el árbol del problema presentado en el diagnóstico se señalan las siguientes causas y efectos:

**Causas**

- Ineficiencia en la verificación y revisión de bienes y mercancías.
- Deficiente ejecución de operaciones portuarias.
- Bajo desarrollo de infraestructura portuaria.

**Efectos**

- Prolongación de los tiempos en revisiones y verificación de la mercancía.
- Baja coordinación en maniobras de carga y descarga de embarcaciones.
- Baja percepción de ingresos por la prestación de servicios portuarios.
- Limitada recepción de embarcaciones

**a)** No se presentan en el diagnóstico los datos o estadísticas que darían sustento a los elementos identificados en el árbol del problema. Por lo tanto, las causas y efectos no son resultado directo de los factores identificados en el análisis proporcionado por el diagnóstico.

**b)** En consecuencia, tampoco los principales efectos identificados en el análisis del problema

**c)** Las causas y efectos identificados sí guardan una lógica causal entre ellos. No obstante, el documento diagnóstico no lleva a cabo un análisis que permita determinar que las causas señaladas originen el problema público. En los antecedentes y análisis del problema desarrollados en ese documento se establece que existe una creciente demanda de los servicios portuarios pero no se hace mención a la eficiencia en la verificación y revisión de bienes, al nivel de ejecución de las operaciones portuarias ni al nivel de desarrollo de infraestructura.

**d)** Como se indicó en la pregunta 4, para el Pp no es necesario un análisis diferenciado por grupos de población, territorios o medio ambiente.



El análisis de las condiciones y las áreas de oportunidad de los puertos se llevan a cabo con detalle en los PMDP de cada ASIPONA. En la valoración de la competitividad de los puertos se analizan, entre otros factores, la capacidad instalada para el movimiento de cargas, la conectividad del puerto, tanto con el exterior (*foreland*) como con el interior (*hinterland*), los movimientos de carga por línea de negocio (históricos y proyectados), y el balance entre la oferta y la demanda de infraestructura y los servicios portuarios.

En este sentido, es aconsejable que el documento diagnóstico y su respectivo árbol del problema recuperen los análisis que ya se llevan a cabo en los PMDP. Lo anterior con el fin de determinar el problema que atiende el Pp, sus causas y consecuencia en conformidad con los elementos que ya se toman en cuenta para la planeación de las ASIPONA.

**Recomendación:** reestructurar el diagnóstico para integrar en él la problemática existente en el Sistema Portuario Nacional, sus causas y efectos, y los datos o evidencia que sustenten esa problemática.

Para lo cual se puede tomar como referencia el análisis de competitividad de los PMDP de las ASIPONA. Una propuesta de Árbol del problema se integra en el [Anexo 2](#).



## IV. DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN

### a. Objetivos



#### 6. ¿El objetivo central del Pp cuenta con las características señaladas a continuación?

##### **Criterios de valoración:**

- a) Identifica a la población objetivo del Pp, es decir, aquella que presenta el problema o necesidad pública que el Pp tiene planeado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad.
- b) Identifica el cambio que el Pp busca generar en la población objetivo.
- c) Es único, es decir, no se definen múltiples objetivos.
- d) Corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental.

##### **Respuesta:**

##### **Con evidencia.**

**Nivel 4**

**Cuatro** de los criterios de valoración.

**a)** De acuerdo con el árbol del problema presentado en el diagnóstico del Pp el objetivo de este es que los “usuarios del servicio portuario en México reciben condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros”. Este objetivo determina claramente a la población objetivo, pues se trata de los usuarios del servicio portuario.

**b)** A partir de esa definición del objetivo se identifica que el cambio que se busca producir es la obtención de condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias.

**c)** Se trata de un objetivo único y guarda correspondencia con el problema identificado en el diagnóstico.

**d)** Con la prestación de operaciones portuarias eficientes se da solución al problema público identificado.

Sin embargo, considerando las observaciones identificadas en la evaluación, resultará conveniente redefinir el objetivo central del Pp. La propuesta de objetivo se presenta en el [Anexo 3](#).

**b. Bienes y Servicios**



**7. ¿El diseño del Pp contiene los bienes y/o servicios suficientes y necesarios para alcanzar el objetivo central del Pp, considerando su factibilidad normativa, técnica y presupuestaria?**

**Respuesta:**

**– Con evidencia.**

<b>Nivel 4</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Al menos un bien o servicio corresponde a la solución de una o varias de las causas del problema central identificado.</li><li>– Al menos un bien o servicio es necesario para el logro del objetivo central del Pp.</li><li>– Al menos un bien o servicio es factible de entregar considerando sus características técnicas, el marco normativo y de operación del Pp, así como su presupuesto.</li><li>– Además de los tres criterios anteriores, en su conjunto, los bienes y servicios contribuyen de manera relevante a alcanzar el objetivo central del Pp (considerando factores externos al Pp, no falta o sobra ningún elemento).</li></ul>
----------------	--

El Pp brinda la administración para que se produzcan los servicios necesarios en el funcionamiento de los puertos concesionados a las ASIPONA. De acuerdo con su MIR, los componentes (los servicios que entrega el Pp) son la atención de los servicios portuarios.

De igual manera, los PI y PMDP definen objetivos y estrategias de las ASIPONA que habrán de llevarse a cabo para la entrega de sus servicios, los cuales dan cumplimiento a los requerimientos establecidos en la Ley de Puertos y en la Ley de las Entidades Paraestatales. Como puede observarse en el [Anexo 13](#) los PI y PMDP para las tres ASIPONA con mayor movimiento de carga a nivel nacional mencionan entre sus objetivos y estrategias el desarrollo de infraestructura, el incremento de la carga movilizada, la eficiencia en las operaciones así como la interconexión de los puertos.

Las actividades que llevan a cabo las ASIPONA corresponden a las que según Theo Notteboom, Athanasios Pallis y Jean-Paul Rodrigue representan las labores de gobierno de los administradores portuarios, las cuales son<sup>5</sup>:

- Formulación de las políticas portuarias: implica la creación de planes y programas de gobierno y desarrollo portuario.
- Funciones de autoridad portuaria: son las acciones de regulación y supervisión para el funcionamiento seguro del puerto.
- Gestión técnica del recinto portuario: se refiere a las acciones de regulación, supervisión y prestación de servicios para el buen funcionamiento del recinto y las actividades portuarias.

<sup>5</sup> Cfr. Notteboom, Athanasios, y Rodrigue, *Port Economics, Management and Policy*. Capítulo 4.1 Port Governance and Reform.



- Regulación de precios y del mercado: la administración portuaria emite la estructura tarifaria de los servicios portuarios y monitorea la competitividad del puerto ante el mercado portuario.
- Administración de los convenios de concesión: supervisa el cumplimiento de los términos de las concesiones otorgadas.
- Gestión de cuestiones emergentes: se refiere a los asuntos que demandan adaptación en las actividades portuarias, tales como ciberseguridad o sustentabilidad ambiental.

En el [Anexo 3](#) se propone el árbol de objetivos para el Pp en el cual se señalan diversas actividades como los medios para alcanzar el objetivo del programa. Estas actividades guardan concordancia con las labores de gobierno de los administradores portuarios aquí descritas. Igualmente, como se señala en el [Anexo 6](#), los procesos llevados a cabo en la entrega de los servicios de administración portuaria corresponden a estas labores de gobierno. En este sentido, las acciones llevadas a cabo por las ASIPONA se orientan a alcanzar las condiciones de eficiencia o competitividad planteadas como objetivo del Pp.

**c. Poblaciones**



**8. ¿Las poblaciones potencial, objetivo y atendida del Pp se encuentran correctamente identificadas?**

**Criterios de valoración:**

- a) El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
- b) El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
- c) El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
- d) Las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, por ejemplo: diagnóstico, documento normativo, lineamientos operativos, Instrumento de Seguimiento del Desempeño, entre otros.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 2**

**Dos de los criterios de valoración.**

**a)** Se observa que en el diagnóstico no se identifica a la población potencial ni se cuantifica a las poblaciones objetivo o atendida.

**b)** De acuerdo a los PI y los PMDP de cada ASIPONA se indican como proyecciones de crecimiento de dicho movimiento para los próximos años. Sin embargo, estos datos así como sus proyecciones no son consistentes con la definición de población objetivo determinada en el documento diagnóstico la cual es “usuarios del servicio portuario”.

**c)** Igualmente se identifica la carga y, en su caso, pasajeros movilizados en el año.

**d)** Aunque en los PMDP se mencionan a las compañías navieras que son usuarias frecuentes de los puertos, las proyecciones de servicios brindados por los mismos así como las estimaciones de la eficiencia de las actividades portuarias no se llevan a cabo en función de usuarios atendidos sino de carga movilizada.

**Recomendación:** redefinir a las poblaciones potencial, objetivo y atendida de tal forma que sean consistentes con la información de cobertura considerada en los PI y PMDP, así como presentar en el diagnóstico una estimación de la población con base en las estadísticas disponibles.

Para la atención de esta recomendación se puede tomar en consideración las siguientes definiciones propuestas:

- Población potencial: el movimiento de carga y pasajeros del país que puede realizarse a través de la modalidad marítima.
- Población objetivo: el movimiento de carga y pasajeros que puede realizarse a través de los puertos concesionados federales de acuerdo con su capacidad instalada.
- Población atendida: el movimiento de carga y pasajeros del país que se lleva a cabo a través de la modalidad marítima en los puertos concesionados federales.

**d. Experiencias de atención**



**9. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp lleva a cabo?**

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

<b>Nivel 1</b>	<p>El Pp presenta evidencia de efectos positivos atribuibles a los componentes, tipos de apoyo, bienes y/o servicios del Pp, sin embargo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- No se desprende del análisis documentado (estudios, investigaciones, estadísticas oficiales, etc.) de experiencias de atención en el ámbito nacional o internacional.</li> <li>- No presenta el análisis de resultados, obstáculos o retos que han encontrado los programas o experiencias de atención identificados.</li> <li>- No presenta evidencia que valida el mecanismo causal que sustenta el diseño del Pp.</li> </ul>
----------------	--

Como se indica en la respuesta a la pregunta 5, el documento diagnóstico no sustenta los elementos identificados en el árbol del problema. En ese documento se presentan dos apartados que valoran la intervención del Pp “Experiencias de atención” y “Análisis de alternativas”. El primer apartado describe las gestiones portuarias en cuatro países y la Unión Europea pero sin identificar el parecido con la gestión portuaria mexicana o las ventajas y desventajas de esta sobre aquellas. En el segundo se presentan tres acciones que podrían llevarse a cabo para alcanzar los objetivos del Pp y se selecciona la correspondiente a la “atención a la demanda de servicios portuarios” con base en un análisis lógico pero sin evidencia documental o el análisis de resultados, obstáculos o retos o validación del mecanismo causal.

Por lo tanto, se considera que el Pp no argumenta su intervención con documentación teórica o empírica; aunque sí muestra que el esquema de puertos concesionados a través de las API generó un incremento importante en los ingresos y, en general, la actividad económica de las mismas en la década de 1990.

Así también, existe documentación que valida el modelo de gestión portuaria que llevan a cabo las ASIPONA. De acuerdo con el Banco Mundial, el modelo de administraciones portuarias locales, es decir, aquellas que sólo administran su respectivo recinto portuario, es el más común a nivel mundial, en contraste con modelos centralizados a nivel nacional<sup>6</sup>. De igual manera, de acuerdo con Notteboom, Athanasios y Rodrigue el sistema de administración portuaria través de un esquema corporativo, o sea, en el que la autoridad portuaria es una empresa con estructura accionaria, ha resultado clave para muchos países<sup>7</sup>.

De este modo, aunque existe evidencia que soporta el tipo de intervención del Pp, esta no se ve del todo reflejada en los documentos de diseño del mismo.

<sup>6</sup> Cfr. Banco Mundial, *Port Reform Toolkit*. Módulo 3. Alternative Port Management Structures and Ownership Models

<sup>7</sup> Cfr. Notteboom, Athanasios, y Rodrigue, *Port Economics, Management and Policy*. Capítulo 4.1 Port Governance and Reform.

**Recomendación:** incluir en el diagnóstico un análisis que sustente con elementos teóricos o evidencia empírica el tipo de intervención que lleva a cabo el programa y desarrollar la sección de análisis de alternativas en función de presentar la conveniencia del modelo de administración portuaria mexicana respecto a otros modelos o en conformidad con estos.

Para dar atención a esta recomendación pueden tomarse en cuenta los siguientes contenidos:

- Presentar las ventajas de un modelo descentralizado, basado en diferentes administraciones portuarias por cada recinto portuario, respecto de un modelo basado en una administración portuaria nacional.
- Comparar los beneficios que tiene al actual modelo de *Landlord* frente a los modelos *Public service* o *Toolport*.
- Señalar la conveniencia de que las administraciones portuarias sean sociedades mercantiles paraestatales respecto de que sean organismos públicos.

*e. Selección de alternativas*



**10. ¿El diseño del Pp se considera una alternativa óptima de intervención para atender el problema o necesidad pública que justifica la existencia del Pp?**

**Respuesta:**

**Nivel 2**

El diseño del Pp **sí** es una alternativa óptima de intervención, con áreas de oportunidad en sus elementos clave: población, bienes y/o servicios, mecánica operativa.

Como se menciona en las respuestas a la preguntas 5 y 9 , existen elementos que sustentan el modelo de administración portuaria tal y como se lleva a cabo actualmente. Según se indica en la propuesta de árbol del problema en el [Anexo 2](#), las causas del problema estarían en función de aquellas que llevan al desaprovechamiento de la capacidad instalada de los puertos y de que las operaciones portuarias se lleven a cabo con deficiencia. De acuerdo con la propuesta del árbol de soluciones las ASIPONA pueden intervenir en la solución del problema mediante el ejercicio de sus atribuciones para planificar, gestionar y supervisar las operaciones portuarias y el desarrollo de los recintos portuarios con lo cual pueden buscar alcanzar operaciones portuarias eficientes y competitivas.

Sin embargo, como se señaló en la respuesta a la pregunta 8, existe un área de oportunidad en la definición de la población objetivo que debería ser atendida para que la intervención del Pp sea consistente con su diseño. Esta puede resolverse si se redefine la población objetivo para lo cual pueden atenderse las recomendaciones vertidas en la respuesta a esa pregunta.

## V. DISEÑO OPERATIVO

### a. Cobertura



**11. ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de sus poblaciones potencial y objetivo?**

**Criterios de valoración:**

- a) Cuantifica la evolución de las poblaciones potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.
- b) Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.
- c) Especifica metas de cobertura anuales para el plazo que se haya definido y los criterios con los que se establecen las metas son claros.
- d) Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 3**

**Tres** de los criterios de valoración.

**a)** Los PI así como los PMDP identifican el movimiento de carga histórico que han recibido las ASIPONA por línea de negocio así como proyecciones hasta la década de 2030. Debido a la naturaleza del sistema portuario bajo el cual se opera el Pp, el cual está descentralizado por cada ASIPONA, estos documentos constituyen en su conjunto los fundamentos para la estimación de la cobertura del Pp.

**b)** Los PMDP señalan las estimaciones del estado de resultados para varios años, lo que indica la proyección del presupuesto con el que se ha de contar para mantener la operación de los puertos.

**c)** Dichas estimaciones se hacen siguiendo una metodología que contempla tres escenarios de crecimiento: base, pesimista y optimista. Las metas se establecen en función de la capacidad de dar atención a la demanda del movimiento de carga, por lo que se evalúa la infraestructura instalada y se definen las ampliaciones o modernizaciones necesarias para sostener el crecimiento del movimiento de carga en el futuro.

**d)** Sin embargo, como se ha mencionado en la respuesta a la pregunta 8, no hay una correspondencia entre la población definida en el diagnóstico y aquella bajo la cual se realizan las estimaciones de cobertura. De este modo, con el diseño actual del Pp las metas de cobertura no son consistentes con la población objetivo. En el [Anexo 4](#) se indica una propuesta de estrategia de cobertura conforme a la población objetivo propuesta.

**b. Criterios de elegibilidad**



**12. ¿El Pp cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo y estos cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.
- b) Se encuentran claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- c) Se encuentran estandarizados y sistematizados.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

- **No aplica**

Los servicios requeridos para la administración del puerto se llevan a cabo según las necesidades de operación del mismo por lo que no aplican criterios de elegibilidad. Igualmente los servicios de carga y descarga o arribo de pasajeros se brindan a todos los buques que cumplan con las Reglas de Operación de cada puerto respectivo y que hayan cubierto las tarifas aplicables. Por este motivo no pueden existir criterios de “selectividad” en cuanto a la atención de la población objetivo.



**13. ¿El Pp establece criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, territoriales del país o, en su caso, acciones para la conservación del medio ambiente?**

**Respuesta:**

- **No aplica**

Los servicios brindados a través del Pp no son susceptibles de criterios de elegibilidad o priorización. Como se menciona en la respuesta a la pregunta 4 el movimiento portuario por línea de negocio no se brinda en función de criterios sino según la capacidad de los recintos portuarios para recibir una u otra línea de negocio.

*c. Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios*



**14. ¿El Pp cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para atención.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 4**

**Cuatro** de los criterios de valoración.

De acuerdo con el artículo 85 del Reglamento de la Ley de Puertos se deben contar con reglas de operación que establezcan las disposiciones necesarias para la operación de cada recinto portuario. Estas reglas tienen un alcance para todas las actividades llevadas a cabo en el puerto y determinan cómo pueden ejercerse buena parte de las atribuciones de las ASIPONA. Por lo tanto, bajo su alcance se encuentran los procedimientos bajo los cuales se llevan a cabo los servicios brindados a través del Pp, aunque también permiten regular actividades de las ASIPONA ejecutadas a través de otros programas presupuestarios de las que son UR.

**a)** En las reglas de operación de los puertos se describen los procedimientos para realizar operaciones en el recinto portuario y se dirigen a cesionarios, prestadores de servicios, agentes navieros, consignatarios, tripulaciones o usuarios en general.

**b)** Las reglas definen plazos para cada procedimiento y en las páginas web de cada ASIPONA se presentan los datos de contacto de cada administración portuaria.

**c)** Igualmente en las reglas de operación se describen los requisitos necesarios para cada procedimiento. También se observa que las ASIPONA están estandarizando sus trámites de forma electrónica mediante la plataforma Puerto Inteligente Seguro (PIS), el cual funciona como formato para acceder a los procedimientos portuarios.

**d)** Las reglas de operación de las 16 ASIPONA se ponen a disposición en sus respectivas páginas web.

En el [Anexo 5](#) se describe el procedimiento que origina la entrega de los servicios del Pp.



**15. ¿El Pp cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios documentados que cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para la atención al público.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para el procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 4**

**Cuatro** de los criterios de valoración.

En el mismo sentido que en el expresado en la respuesta a la pregunta anterior, las reglas de operación de los puertos determinan los procedimientos bajo los cuales se podrá acceder a los servicios proporcionados en el recinto portuario.

- a) Estas se dirigen y adaptan a las necesidades de la comunidad portuaria.
- b) Definen los plazos para cada procedimiento. En las páginas web de cada ASIPONA se publican los datos de contacto para la atención al público.
- c) A través de la plataforma electrónica los usuarios pueden acceder a las solicitudes de los servicios portuarios.
- d) Los procedimientos son públicos a través de las reglas de operación y la comunidad portuaria tiene acceso a ellos a través de las páginas web de las ASIPONA y de la plataforma electrónica.

En el [Anexo 6](#) se describe el procedimiento bajo el cual se entregan los principales servicios del Pp.



**16. ¿El Pp establece procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales, territorios del país, sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender o, en su caso, para la conservación del medio ambiente?**

**Respuesta:**

- **No aplica**

De igual modo que como se indicó en las preguntas 12 y 13, no son aplicables criterios de elegibilidad diferenciados para la prestación de los servicios del Pp.

**d. Padrón**



**17. ¿El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, que cumpla con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Incluye características de la población atendida.
- b) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.
- c) Se encuentra sistematizada<sup>8</sup> y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
- d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 4**

**Cuatro** de los criterios de valoración.

De forma mensual la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante integra informes estadísticos que reportan el movimiento portuario. Para tal efecto las ASIPONA deben alimentar la información a través de los “Formatos para la integración de la estadística de los puertos de México”.

- a)** En estos se reporta la información de todos los buques que hayan arribado al recinto portuario de una ASIPONA.
- b)** También se indica la maniobra y tipo de carga llevada a cabo por los buques.
- c)** Tales formatos de información estadística están sistematizados y se solicitan depurados.
- d)** Como parte de la información reportada se encuentra en nombre del buque, el número de identificación de la Organización Marítima Internacional del buque, la nacionalidad y la compañía naviera del mismo.

Aunque por la clase de servicios que entrega el Pp tales datos no conforman propiamente un padrón, se puede establecer que el Pp cuenta con información documentada de los usuarios que reciben los servicios y de los movimientos de carga y pasajeros de cada puerto. En el [Anexo 7](#) se indican los elementos del procedimiento para la actualización de la población atendida

---

<sup>8</sup> Se entenderá por **sistematizada** que la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático; por **actualizada**, que el padrón contenga los datos más recientes de acuerdo con la periodicidad definida para el tipo de información; y por **depurada**, que no contenga duplicidades o beneficiarios no vigentes.

*e. Transparencia y rendición de cuentas*



**18. ¿El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de, por lo menos, los temas que a continuación se señalan?**

**Criterios de valoración:**

- a) Los documentos normativos y/u operativos del Pp.
- b) La información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto.
- c) Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos.
- d) Listado de personas físicas o morales a quienes se les asigne recursos públicos.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 3**

**Tres de los criterios de valoración.**

**a)** A través de sus respectivas páginas de internet, cuya liga puede consultarse en el [Anexo 15](#), las ASIPONA ponen a disposición sus documentos normativos tales como los PMDP y las reglas de operación de los puertos. Estos documentos son necesarios para que se puedan entregar los servicios que permitirán el cumplimiento del programa, según los requerimientos de cada ASIPONA.

**b)** Igualmente, en dichas páginas las ASIPONA presentan información financiera de manera trimestral, la cual se presenta desagregada por Pp.

**c)** También se publican los informes de autoevaluación (requeridos a las entidades paraestatales conforme al artículo 30 del reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales) así como los informes de avances y resultados de sus respectivos PI. Sin embargo, aunque se enlaza a información a nivel del Pp tal como los avances de indicadores de la MIR, esta no se publica directamente por las ASIPONA.

**d)** El Pp no asigna recursos públicos a personas físicas o morales. Por este motivo no se contempla ese criterio de valoración.

**Recomendación:** Poner a disposición del público la información financiera, los avances de indicadores de la MIR, el documento diagnóstico y evaluaciones a nivel de Pp.

Por aplicar esta recomendación a nivel del Pp y no de las ASIPONA se sugiere que la publicación de esta información se haga a través de una página concentradora de la Secretaría de Marina y no de cada ASIPONA.



**19. ¿El Pp cuenta con mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica?**

**Criterios de valoración:**

- a) El Pp cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.
- b) El Pp establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones.
- c) El Pp promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.
- d) El Pp fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 3**

**Tres de los criterios de valoración.**

**a)** A través de la Unidad de Transparencia de la Secretaría de Marina se dan trámites a las solicitudes de información relativas al Pp. De igual manera cada ASIPONA tiene un área de transparencia para recibir solicitudes de acceso a la información.

**b)** Las ASIPONA cuentan con reportes del mecanismo de participación ciudadana hasta el año 2018. No obstante, desde 2018 ya no se lleva a cabo dicho o no se presentan reportes del mismo.

**c)** La información sobre estados financieros, PMDP y reglas de operación se encuentra para la mayoría de las ASIPONA en formatos no legibles por máquinas, es decir, se trata de documentos en formato pdf integrados por imágenes digitalizadas. Aunque estas imágenes acreditan con sus sellos y firmas que se trata de las versiones aprobadas de los documentos, con este formato la información es menos accesible.

**d)** Se observa que las UR del Pp promueven la generación, documentación y publicación de información. Esta información se presenta en formatos digitales y algunas ASIPONA mantienen la carga de la misma en formatos abiertos en la plataforma datos.gob.mx. La información así obtenida es oportuna y se encuentra redactada en un lenguaje accesible.

**Recomendaciones:**

1. Publicar información estadística, financiera, PMDP, POA y reglas de operación de las ASIPONA en formatos abiertos.

Los formatos abiertos pueden ser tipo docx para documentos, xlsx par tabulados y csv para bases de datos. La información en formatos abiertos puede publicarse conjuntamente con versiones en otros formatos si así se considera conveniente.

2. Evaluar retomar el mecanismo de participación ciudadana y publicar sus respectivos reportes.

**f. Presupuesto**



**20. ¿El Pp identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios que ofrece, y cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Desglosa el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.
- b) Presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo.
- c) Estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida.
- d) Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 4**

**Cuatro** de los criterios de valoración.

- a)** Se identifica que las ASIPONA presentan en sus estados financieros y contables información relativa al capítulo de gasto y fuente de financiamiento, lo que incluye el desglose por Pp. En el [Anexo 8](#) se desagrega la información presupuestaria por capítulo del gasto del Pp.
- b)** En los PMDP se determinan proyecciones del estado de resultados para cinco años.
- c)** Debido las características de programa se tiene acceso al presupuesto por cada unidad del sistema portuario, lo que corresponde a cada ASIPONA. Dicho gasto fue señalado en la Gráfica 4 en la sección II
- d)** Los capítulos de gasto indicados en los reportes financieros de las ASIPONA son coherentes con la prestación de los servicios portuarios.



## VI. CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA



**21. ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que éste persigue, con los bienes y/o servicios que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención?**

**Respuesta:**

- **No procede valoración cuantitativa.**

Se denomina modalidad presupuestaria a la clasificación de los programas presupuestarios según el tipo de actividades que realizan. La clasificación aplicable a los programas se muestra en la Tabla 2. Con base en esta clasificación se puede determinar que la modalidad de tipo E “Prestación de servicios públicos” es consistente con el objetivo, servicios, actividades sustantivas y mecanismo de intervención del Pp E002. Esto debido a que a través del programa se brindan los servicios necesarios para la administración de los puertos concesionados a las ASIPONA.

**Tabla 2**  
Clasificación de los programas presupuestarios

Grupo	Clave	Programa	Grupo	Clave	Programa
Subsidios	S	Sujetos a Reglas de Operación	Administrativos y de apoyo	M	Apoyo al proceso presupuestario y para mejorar la eficiencia institucional
	U	Otros subsidios		O	Apoyo a la función pública y al mejoramiento de la gestión
Desempeño de las funciones	E	Prestación de servicios públicos		W	Operaciones ajenas
	B	Provisión de Bienes Públicos	Compromisos	L	Obligaciones de cumplimiento de resolución jurisdiccional
	P	Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas		N	Desastres Naturales
	F	Promoción y fomento	Obligaciones	J	Pensiones y jubilaciones
	G	Regulación y supervisión			
	A	Funciones de las Fuerzas Armadas		T	Aportaciones a la seguridad social
	R	Específicos		Y	Aportaciones a fondos de estabilización
	K	Proyectos de inversión		Gasto federalizado	Z
I					Gasto federalizado

Fuente: *Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC).*

En función del tipo de clasificación presupuestaria del Pp se hacen dos observaciones.

- En la estructura programática de la Secretaría de Marina, la DGFAP, que ejerce el control corporativo de las ASIPONA, es UR del programa A010 “Administración y Operación de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos”, que corresponde a un programa de tipo A “Funciones de las Fuerzas Armadas”. Las actividades sustantivas de esa Dirección General están en función de la gestión comercial de las ASIPONA más que de alguna



función de las Fuerzas Armadas. Cuando el Pp se encontraba en el sector de Comunicaciones y Transportes la DGFAP era UR del programa P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” lo cual implicaba que desde la DGFAP se llevaban a cabo tareas de planeación mientras que a través del Pp E008 se prestaban los servicios.

- El nombre del Pp “Operación de Infraestructura Marítimo-Portuaria” puede generar una impresión equivocada de las funciones del Pp. A través del mismo no se opera infraestructura pues las ASIPONA transfieren esa tarea a los cesionarios y prestadores de servicios. Además, como se observa en la respuesta a la pregunta 24, la palabra infraestructura en el nombre del Pp puede asociarlo a uno del tipo K “Proyectos de Inversión” siendo que a través del Pp se prestan servicios.

**Recomendaciones:**

1. Evaluar la consistencia de la estructura programática de las áreas que intervienen en el Pp.

En su caso, se sugiere valorar si la DGFAP puede darse de alta como UR del Pp E002.

2. Evaluar si se mantiene el nombre del Pp.

Un nombre alternativo podría ser “Puertos concesionados federales”.



**22. ¿Los elementos del diseño de la propuesta de atención del Pp (objetivos, bienes y/o servicios generados y poblaciones) se retoman y guardan congruencia entre sus documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos?**

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

**Nivel 2**

Algunos de los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención del Pp.

En términos generales se observa que los elementos de diseño del Pp guardan congruencia entre sí. Los PI, PMDP y POA de las ASIPONA determinan los objetivos de gestión que ha de llevarse a cabo para alcanzar la eficiencia en la operación de los puertos. De igual modo, las reglas de operación regulan la manera en que se han de prestar los servicios portuarios.

No obstante, como se menciona en la respuesta a la pregunta 8, el documento diagnóstico define a la población objetivo de una forma distinta a la que se determinan y proyectan los servicios de administración portuaria. Esta definición también tiene un efecto en la forma en que se describen los indicadores de la MIR.

Se sugiere atender las recomendaciones emitidas respecto del cambio en las definiciones de la población potencial, objetiva y atendida. Asimismo, los árboles de problemas y objetivos propuestos en los anexos 2 y 3 sirven como referencia para reestructurar la problemática enfrentada por el Pp conforme a estas definiciones recomendadas y, en consecuencia, en la reformulación de la MIR, según se señala en la Sección IX.

## VII. CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL



**23. ¿El objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente?**

**Respuesta:**

- Con evidencia.

<b>Nivel 4</b>	Sí se identifica contribución.
----------------	--------------------------------

El objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento del objetivo prioritario 4 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 cuya definición y estrategias se describen en la Tabla 3. Las acciones para el cumplimiento de este objetivo pasaron a ser responsabilidad de la Secretaría de Marina con la transferencia de atribuciones de la SICT hacia la primera en 2021. En el [Anexo 9](#) se presenta la valoración de la alineación del Pp a los objetivos de la planeación nacional.

**Tabla 3**

Objetivo prioritario 4 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 y sus estrategias prioritarias.

Objetivo/estrategia	Descripción
Objetivo prioritario 4	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional
Estrategia prioritaria 4.1	Fortalecer y fomentar las actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio marítimo) en los estados del SIPCO Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa) para afianzarlo como el receptor de mercancías provenientes de los estados del Sursureste.
Estrategia prioritaria 4.2	Mejorar la conectividad intermodal de la región que comprenden al estado del SIPCO Noreste (Tamaulipas) para incentivar el establecimiento de empresas locales que favorezcan al desarrollo local, tomando en cuenta su importante ubicación geográfica.
Estrategia prioritaria 4.3	Mejorar la relación puerto-ciudad en los estados del SIPCO Centro (Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Veracruz) para incentivar el desarrollo de crecimiento de actividades de alto valor agregado local y fortalezcan el mercado interno, principalmente de las zonas costeras.
Estrategia prioritaria 4.4	Incentivar el desarrollo portuario industrial en el SIPCO Sursureste que comprende los estados de Guerrero, Oaxaca, Chiapas y Tabasco para fortalecer las relaciones de actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio por mar) aparejado al desarrollo de las regiones centro-noroeste del país.
Estrategia prioritaria 4.5	Fortalecer la actividad portuaria industrial en los estados del SIPCO Peninsular (Yucatán, Campeche y Quintana Roo) para convertir a la región en un puente de desarrollo entre el centro y suroeste del país.
Estrategia prioritaria 4.6	Desarrollar a la Marina Mercante Nacional mediante nuevas rutas comerciales y participación de embarcaciones con bandera mexicana en los tráficos de altura, cabotaje y corta distancia para incrementar el movimiento de carga, el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de la población.
Estrategia prioritaria 4.7	Reactivar la industria de la construcción naval y modernizar FIDENA, para generar empleos fijos y economías de escala especializadas en las regiones costeras y atender las necesidades educativas marítimo-portuarias.

Fuente: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024



El Pp tiene como objetivo que los usuarios del servicio portuario en México reciban en condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias, por lo tanto se puede vincular con las estrategias prioritarias relacionadas con la operación de puertos. Estas estrategias prioritarias son cinco, de la 4.1 a la 4.5, ya que en ellas se abarca todo el territorio en donde están establecidas las ASIPONA.

Respecto de los PI de las ASIPONA, se identifica que el Pp guarda una vinculación con los objetivos establecidos en ellos. Los PI determinan objetivos orientados al incremento del movimiento de carga, eficiencia en las operaciones así como el desarrollo portuario. Por lo tanto, los servicios de administración portuaria proporcionados a través del Pp contribuyen al cumplimiento de los PI de cada ASIPONA. En el [Anexo 13](#) se pueden consultar los objetivos de los PI de las tres ASIPONA con mayor movimiento de carga.



## 24. ¿El objetivo central del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030?

### **Respuesta:**

#### **No procede valoración cuantitativa.**

Gestionar que la operación portuaria preste servicios eficientes y competitivos se vincula con el ODS 8 “Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos” y podría vincularse con la siguiente meta de dicho ODS:

- 8.1 Mantener el crecimiento económico per cápita de conformidad con las circunstancias nacionales y, en particular, un crecimiento del producto interno bruto de al menos el 7% anual en los países menos adelantados.

De acuerdo con Beatriz Tovar, Sergio Jara-Díaz y Lourdes Trujillo “los puertos son un componente clave en las cadenas logísticas y, por lo tanto, su operación tiene un efecto directo en variables económicas relevantes como la competitividad en las exportaciones y los precios finales de importación, impactando así al desarrollo económico.”<sup>9</sup> En este sentido, se puede establecer que la vinculación del Pp al ODS 8 es directa en razón de que la gestión portuaria tiene un efecto significativo sobre el crecimiento económico.

Sin embargo, se aprecia que la vinculación actual con los ODS que se otorga al Pp es una de tipo directo con el ODS 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación”. Como se observa en la Gráfica 5 en la Sección II de este documento, el Pp no tiene un presupuesto significativo asignado al gasto de inversión y, por lo tanto de infraestructura (en cuyo caso sería un programa de tipo K), por lo que no se considera que haya elementos para vincularlo de forma directa al ODS 9.

**Recomendación:** establecer una vinculación directa del Pp con el ODS 8.

En el [Anexo 10](#) se detalla la alineación actual y propuesta del Pp a los ODS.

---

<sup>9</sup> Beatriz Tovar, Sergio Jara-Díaz, y Lourdes Trujillo, “Econometric Estimation of Scale and Scope Economics Within the Port Sector: A Review”, *Discussion Paper Series. Department of Economics. City University London*, núm. 07/04 (2007) 2.



## VIII. COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES



**25. ¿En la Estructura Programática de la APF vigente, se identifican los Pp que sean similares, se complementen o se dupliquen con el Pp evaluado?**

**Respuesta:**

- **No procede valoración cuantitativa.**

El Pp E002 es complementario con los programas K004 “Proyectos de construcción de puertos” y K027 “Mantenimiento de infraestructura” también del sector Marina. El primero tiene como propósito que “Los puertos amplían la capacidad de infraestructura marítimo portuaria”, mientras que el segundo “garantizar el eficiente desarrollo de las actividades logísticas y operativas mediante conservación y mantenimiento de las instalaciones navales que permitan el desempeño seguro y oportuno de las operaciones navales”.

Con el programa K004 se puede llevar a cabo la construcción de nueva infraestructura portuaria mientras que con el K027 se proporciona mantenimiento a la misma. Ambos programas permiten el desarrollo y mantenimiento de infraestructura en beneficio de las ASIPONA, siendo que de hecho, estas también son UR del Pp K027.

De igual forma, el Pp es similar a los programas del ramo Comunicaciones y Transportes E026 “Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México” y E027 “Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria de la Red ASA” (Aeropuertos y Servicios Auxiliares). El primero tiene como propósito “Los actores en el ámbito aeroportuario cuentan con una adecuada gestión del AIBJCM” (Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México), el segundo “Los usuarios de la Red ASA cuentan con infraestructura y servicios de calidad”.

Ambos programas proveen servicios de administración de terminales aeroportuarias, las cuales permiten el movimiento de carga y pasajeros por vía aérea. En ambos casos se trata de instalaciones concesionadas a sociedades mercantiles de participación estatal mayoritaria del gobierno federal, por lo que su esquema de propiedad es similar al de las ASIPONA. El programa 13-E002 contribuye la gestión de nodos logísticos para el movimiento de carga y pasajeros por vía marítima mientras que los Pp 9-E026 y 9-E027 por vía aérea. La modalidad marítima tiene una ventaja comparativa respecto del movimiento de carga mientras que la aérea respecto del movimiento de pasajeros.

En el [Anexo 11](#) se describe la información de los Pp complementarios y similares.



## IX. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO



**26. ¿El Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp?**

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

<b>Nivel 3</b>	<p>El Instrumento de Seguimiento del Desempeño permite obtener información relevante sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp: recursos humanos, financiamiento, la adquisición de insumos, la operación, recepción, registro,</li> <li>- La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios (componentes) del Pp.</li> <li>- La cobertura de la población, medida como la población atendida respecto a la población objetivo del Pp</li> </ul> <p>Sin embargo, la MIR del Pp no permite obtener información sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del programa, mediante una variable de resultados (propósito – objetivo central).</li> </ul>
----------------	--

La MIR del Pp se compone de siete indicadores, uno de nivel fin, dos de nivel propósito, dos de nivel componente y dos de nivel actividad, los cuales pueden consultarse en el [Anexo 12](#). Los indicadores de nivel actividad reportan procesos requeridos para la operación portuaria. Los indicadores de nivel componente indican la generación de los servicios portuarios ya que miden el movimiento de carga y pasajeros. Así también se estima la cobertura de dicho movimiento de carga y pasajeros respecto de lo programado. Sin embargo, no existe un indicador que permita conocer si se ha producido un cambio derivado de la ejecución del programa.

**Recomendación:** reformular la MIR con base en las observaciones presentadas en esta sección y en el Anexo 12.



**27. ¿Los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumple con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es claro, el nombre del indicador es entendible, no presenta ambigüedades.
- b) Es relevante, provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir.
- c) Es económico, la información para generar el indicador está disponible a un costo razonable.
- d) Es monitoreable, permite su estimación y verificación independiente.
- e) Es adecuado, provee suficientes bases para medir, evaluar o valorar el desempeño.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

<b>Nivel 3</b>	Cumple con cuatro de los criterios de valoración.
----------------	---

Para la valoración de esta pregunta se considera el promedio de puntuación obtenida por cada indicador en particular conforme cada uno de los criterios. Un indicador no tiene puntuación si no cumple con ninguno de los criterios o solo cumple con uno, si cumple con dos de ellos, se le asigna un punto, si cumple con tres, dos puntos, si cumple con cuatro, tres puntos y la puntuación máxima es de cuatro puntos si cumple con los cinco criterios de valoración.

Con base en esta pauta, promedio obtenido por los indicadores fue de 2.86 (redondeado a 3) considerando que los puntos para cada indicador de la MIR fueron los siguientes:

Fin:	2	1er propósito:	3
2do propósito:	3	1er componente:	4
2do componente:	3	1er actividad:	3
2da actividad:	2		

En el [Anexo 12](#) se presenta el detalle de la valoración de cada uno de los indicadores de la MIR conforme los criterios establecidos. Con este se puede concluir que, aunque de forma global los indicadores son claros, económicos y monitoreables no son del todo relevantes ni adecuados porque, por ejemplo, en el caso del indicador de nivel fin este no refleja con claridad la relación con el objetivo del Pp. En el caso de los indicadores de nivel propósito y componente, estos reiteran el mismo conjunto de información por lo que su aporte como indicadores individuales se ve disminuido.



**28. ¿Los medios de verificación de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información.
- b) Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información.
- c) Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador.
- d) Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**

<b>Nivel 4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.
----------------	---

Para la valoración de esta pregunta se considera el promedio de puntuación obtenida por cada indicador en particular conforme cada uno de los criterios. Los indicadores obtienen una cantidad de puntos igual al número de criterios con el que cumplen. Un indicador no tiene puntuación si no cumple con ninguno de los criterios.

Con base en ello, el promedio obtenido por los indicadores fue de 4 considerando que los puntos para cada indicador de la MIR fueron los siguientes:

Fin:	4	1er propósito:	4
2do propósito:	4	1er componente:	4
2do componente:	4	1er actividad:	4
2da actividad:	4		

Como se describe en el [Anexo 12](#), todos los indicadores cumplen con los criterios de valoración. Para todos ellos existe la información que corresponde al tiempo de los indicadores e incluyen la información de las áreas que los reportan.



**29. ¿Las metas de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Se establecen con base en un método de cálculo documentado.
- b) Cuentan con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.
- c) Se orientan a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.
- d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.

**Respuesta:**

- **Con evidencia.**
- 

<b>Nivel 4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.
----------------	---

Conforme a los criterios para valorar los indicadores establecidos en la respuesta a la pregunta anterior, el promedio obtenido por las metas de los indicadores fue de 4 considerando que los puntos para cada meta de la MIR fueron los siguientes:

Fin:	4	1er propósito:	4
2do propósito:	4	1er componente:	4
2do componente:	4	1er actividad:	4
2da actividad:	4		

En términos generales, conforme se detalla en el [Anexo 12](#), las metas cumplen con los criterios de valoración señalados, pues tienen una unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador. Las metas tienen un método de cálculo documentado y se consideran factibles y orientadas a la mejora del desempeño, ya que suponen un incremento en la prestación de servicios portuarios.



## X. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL Pp

### a. Valoración cuantitativa global

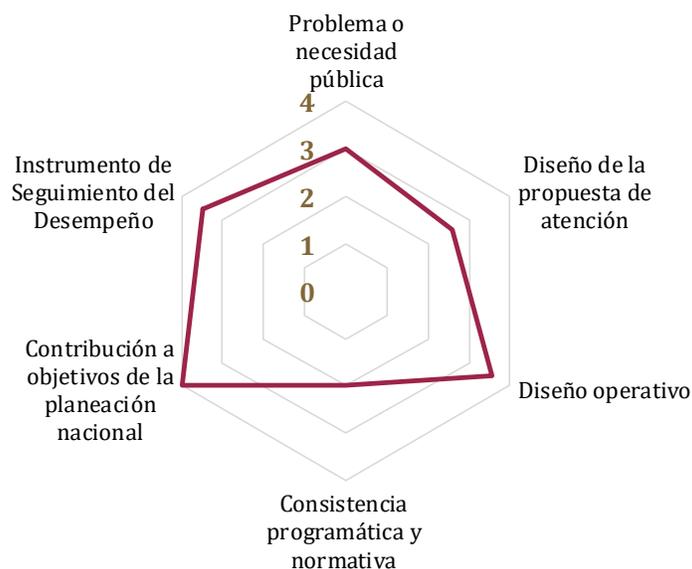
La valoración cuantitativa global considera el total de puntos obtenidos en la evaluación con respecto al total de los 100 puntos máximos posibles, así como las 25 preguntas con valoración cuantitativa que la integran, a las que se les descuenta las identificadas como “No aplica”. En este caso se descuentan cuatro preguntas lo que resulta en 88 puntos máximos posibles en 21 preguntas. La valoración cuantitativa global máxima alcanzable es de cuatro.

La valoración cuantitativa por sección se obtiene al dividir la puntuación total obtenida por el Pp en cada sección de la evaluación (B) entre el número de preguntas con valoración cuantitativa aplicables que la integran, sin considerar las que se hayan identificado como “No aplica”. El máximo de preguntas disponibles se describe en la columna A. En todos los casos, la valoración máxima posible por sección de la evaluación es igual a cuatro.

**Tabla 4**  
Valoración por sección

No.	Sección	Pregunta con valoración cuantitativa	Total de preguntas (A)	Puntuación obtenida (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	2,3,5	3	11	3
III	Diseño de la propuesta de atención	6 - 10	5	13	2.6
IV	Diseño operativo	11,14,15,17-20	7	25	3.57
V	Consistencia programática y normativa	22	1	2	2
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	23	1	4	4
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	26-29	4	14	3.5
<b>TOTAL</b>			<b>21</b>	<b>67</b>	<b>3.19</b>

**Gráfica 7.**  
Valoración cuantitativa por sección



***b. Valoración cualitativa del Pp***

A partir de los hallazgos encontrados en la presente evaluación se valora que el diseño del Pp es en general adecuado para el propósito de brindar servicios portuarios eficientes. Se ha acreditado que las UR del Pp cuentan con los instrumentos de planeación necesarios para organizar y ejecutar sus actividades y, con ello, contribuir al objetivo del Pp.

En este sentido, los diversos instrumentos de planeación y organización de las ASIPONA integran una intervención coherente. No obstante, a nivel del Pp sus elementos de diseño, tales como el diagnóstico y la MIR necesitan ser ajustados para que reflejen la cobertura del Pp.

Se identifica que las UR del Pp producen y divulgan información financiera y operativa de sus actividades. Por este motivo se considera que el programa cuenta con niveles adecuados de transparencia aunque con áreas de oportunidad en cuanto al reporte de estadísticas por UR así como en materia de datos abiertos.

Las mecánicas bajo las cuales opera el programa se ajustan a la normatividad, tanto en el cumplimiento de las leyes aplicables a los puertos y al comercio marítimo así como a las propias reglas de operación de cada puerto. Por lo tanto, hay elementos que orientan las actividades del Pp hacia su buen funcionamiento así como al cumplimiento de los instrumentos de planeación nacional.

De este modo, el Pp se considera pertinente pues en esta categoría programática están contenidas las acciones para la administración de los puertos concesionados federales a través de los cuales se moviliza el mayor porcentaje de carga por vía marítima en el país. Lo anterior se realiza mediante un esquema que permite su sostenibilidad financiera.



## XI. ANÁLISIS FODA

A continuación se registran las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) identificadas en cada sección de la evaluación. En la primera tabla se identifican las fortalezas y oportunidades y en la segunda las debilidades y amenazas.

**Tabla 5**  
Fortalezas y oportunidades del Pp

Sección de la evaluación:	Fortaleza u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
III Problema o necesidad pública	Cuenta con elementos para documentar y definir de forma consistente el problema al que atiende.	1-5	Emplear esos elementos para atender las recomendaciones formuladas en las respuestas a esas preguntas.	Corto plazo.
IV Diseño de la propuesta de atención	Tiene un objetivo bien delimitado y cuenta con los bienes y servicios necesarios para alcanzarlo.	6-7	Sin recomendación	No aplica.
V Diseño operativo	La entrega de los servicios del programa está regulada por un marco normativo actualizado y la información producida en la operación del mismo es publicada.	11-20	Sin recomendación.	No aplica
VI Consistencia programática y normativa	El programa guarda consistencia programática.	21-22	Sin recomendación.	No aplica
VII Contribución a los objetivos de la planeación nacional	El Pp tiene el potencial de contribuir a los objetivos de carácter económico de la planeación nacional.	23-24	Sin recomendación	No aplica
VIII Complementariedades, similitudes y duplicidades	Representa una intervención singular que se complementa con otros programas del ramo y mantiene una contribución global a nivel nacional para el movimiento de carga y pasajeros.	25	Sin recomendación	No aplica
IX Instrumento de seguimiento del desempeño	Cuenta con los registros suficientes para presentar la información relevante del desempeño del programa.	26	Utilizar esos registros para mejorar la MIR conforme a las recomendaciones realizadas al respecto.	Corto plazo



**Tabla 6**  
Debilidades y amenazas del Pp

Sección de la evaluación:	Debilidad o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
III Problema o necesidad pública	En el diagnóstico no se desarrolla la problemática que atiende el Pp de una forma comprensiva.	1-5	Reestructurar el diagnóstico conforme las recomendaciones emitidas	Corto plazo
IV Diseño de la propuesta de atención	La definición de población objetivo no es consistente con la empleada en los documentos de planeación de las UR	8	Redefinir a la población objetivo	Corto plazo
IV Diseño de la propuesta de atención	En el diagnóstico no se documenta de forma apropiada el tipo de intervención del Pp.	9-10	Reestructurar el diagnóstico conforme las recomendaciones emitidas	Corto plazo
V Diseño operativo	La operación del Pp tiene limitaciones en el fomento a los principios de gobierno abierto, participación ciudadana y accesibilidad.	11-20	Atender las recomendaciones vertidas en la sección.	Mediano plazo
VI Consistencia programática y normativa	La definición de población objetivo no es consistente con la empleada en los documentos de planeación de las UR	21-22	Redefinir a la población objetivo	Corto plazo
VII Contribución a los objetivos de la planeación nacional	La vinculación actual a los ODS no parece ser adecuada	23-24	Establecer la vinculación adecuada a los ODS	Corto plazo
VIII Complementariedades, similitudes y duplicidades	No se identifican debilidades o amenazas	25	Sin recomendación	No aplica
IX Instrumento de seguimiento del desempeño	Algunos indicadores no son del todo relevantes o adecuados.	26	Mejorar la MIR	Corto plazo



## **XII. CONCLUSIONES GENERALES**

---

El Pp E002 “Operación de infraestructura marítimo-portuaria” agrupa las actividades de los puertos concesionados federales, las cuales buscan la atención a la necesidad de operaciones portuarias eficientes para el movimiento de carga y pasajeros. El diseño del programa permite que las actividades y entrega de servicios del mismo se orienten hacia el cumplimiento de sus objetivos. Se observa que la gestión de puertos tiene una estructura consistente, apegada a la normatividad.

El marco bajo el cual se lleva a cabo la gestión portuaria a través de las ASIPONA representa una intervención eficiente para lograr la movilización de cargas y pasajeros por la vía marítima en razón de que representa un sistema descentralizado, con cobertura a lo largo del litoral mexicano mediante varios recintos portuarios que movilizan diferentes tipos de línea de negocio. En este sentido, se detectan diferentes áreas de mejora en el Pp para que sus instrumentos de diseño puedan reflejar las actividades del Pp y el reporte de su desempeño.

Es conveniente que el documento diagnóstico del Pp extienda las explicaciones teóricas y las justificaciones empíricas para acreditar que su modelo de intervención es adecuado. Aunque se identifica que existe información suficiente para tal efecto, el diagnóstico actual refleja de manera limitada de qué forma el diseño del Pp es un modelo de intervención eficiente sobre la necesidad que atiende.

Sin embargo, el aspecto más relevante que afecta la consistencia del Pp con los instrumentos de diseño es la inconsistencia entre la forma en el que el Pp define a su población objetivo respecto de cómo se determina la proyección de cobertura en los PI y PMDP de cada ASIPONA, tal y como se describió en la respuesta a la pregunta 8. Considerando que estos instrumentos de programación son los que determinan los cursos de acción para el desarrollo portuario, es recomendable que el diseño del Pp se alinee a los conceptos y definiciones desarrollados en los mismos.

Tras la revisión de los elementos contemplados en los TdR, el Pp cubrió el 80% de la puntuación cuantitativa posible y tuvo una valoración positiva en las tres preguntas de análisis cualitativo aplicables. De este modo, se concluye que el diseño del Pp es adecuado y las áreas de mejora encontradas son subsanables en su mayoría en un horizonte de corto plazo y sin la necesidad de un cambio sustantivo en las condiciones de operación del Pp.



## ANEXOS

---

- |   |   |
|---|---|
| <b><u>1</u></b> Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente. | <b><u>9</u></b> Alineación a objetivos de la planeación nacional.                                     |
| <b><u>2</u></b> Árbol del Problema.   | <b><u>10</u></b> Alineación a los ODS.  |
| <b><u>3</u></b> Árbol de Objetivos.   | <b><u>11</u></b> Complementariedades, similitudes y duplicidades.                                     |
| <b><u>4</u></b> Estrategia de Cobertura.  | <b><u>12</u></b> Instrumento de Seguimiento del Desempeño.  |
| <b><u>5</u></b> Mecanismo de solicitud.   | <b><u>13</u></b> Objetivos y metas de los PI y PMDP de las tres ASIPONA con mayor movimiento de carga |
| <b><u>6</u></b> Mecanismo de entrega.   | <b><u>14</u></b> Recopilación de las recomendaciones de la evaluación                                 |
| <b><u>7</u></b> Procedimiento de actualización de la población atendida.                          | <b><u>15</u></b> Recursos empleados en la evaluación  |
| <b><u>8</u></b> Presupuesto.  | <b><u>16</u></b> Ficha Técnica de datos generales de la evaluación                                    |



**Anexo 1. Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente**

**Con base en la respuesta a las respuestas de las preguntas 4, 13 y 15 no se elabora este anexo**

**Problema o necesidad pública central**

*[Especificar el problema o necesidad pública identificada que busca atender el Pp, considerando a la población objetivo y la situación negativa no deseada]*

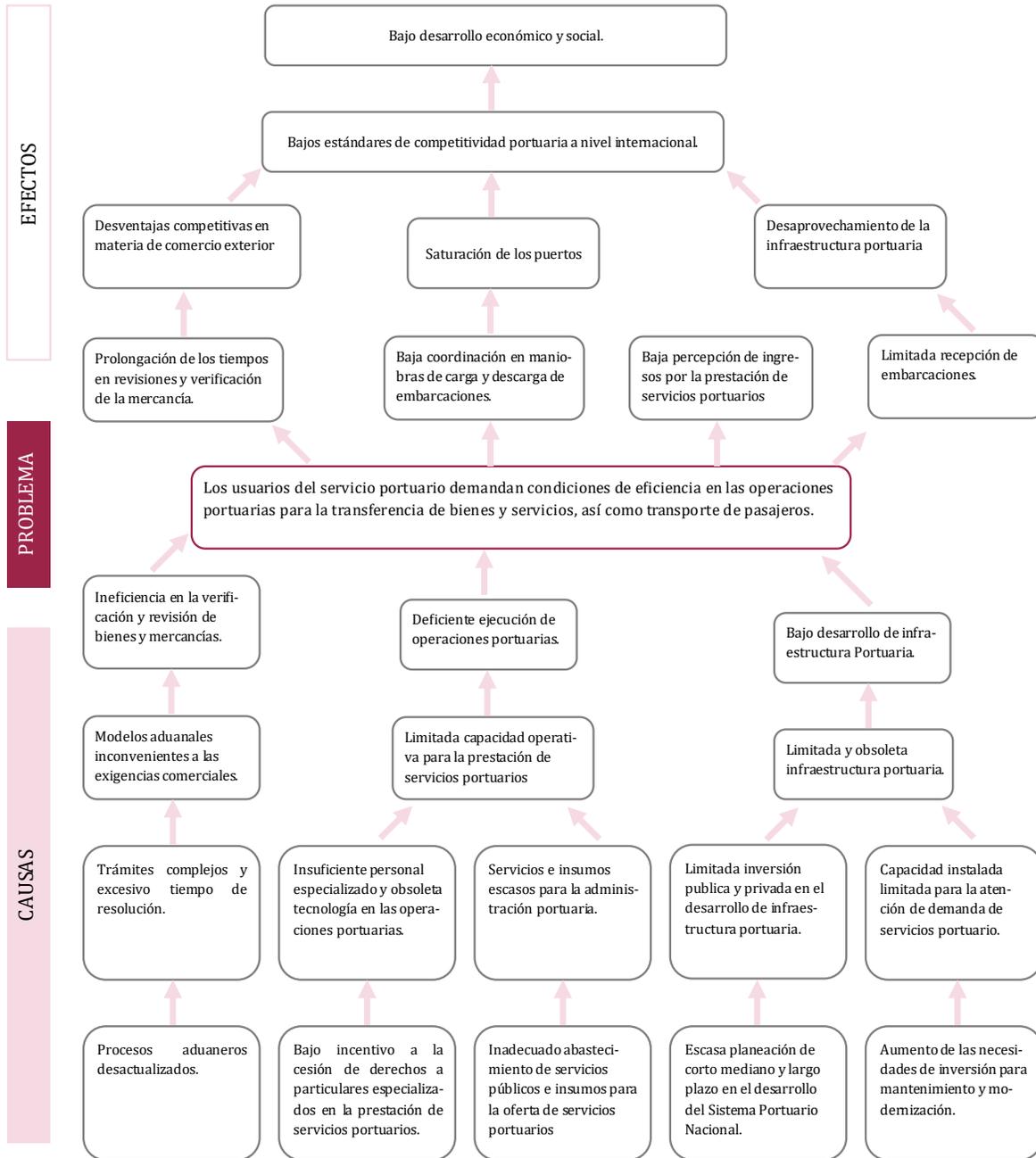
**Descripción de afectaciones diferenciadas**

Grupo de población / territorio / medio ambiente	Descripción de la afectación diferenciada	Brechas o rezagos identificados	Fuente de información
Mujeres			
Niñas, niños y adolescentes			
Jóvenes (15 a 29 años)			
Personas adultas mayores (mayores de 65 años)			
Personas indígenas y/o afrodescendientes			
Personas con discapacidad			
Localidades rurales			
Entidades del sureste del país			
Medio ambiente			
Otro			



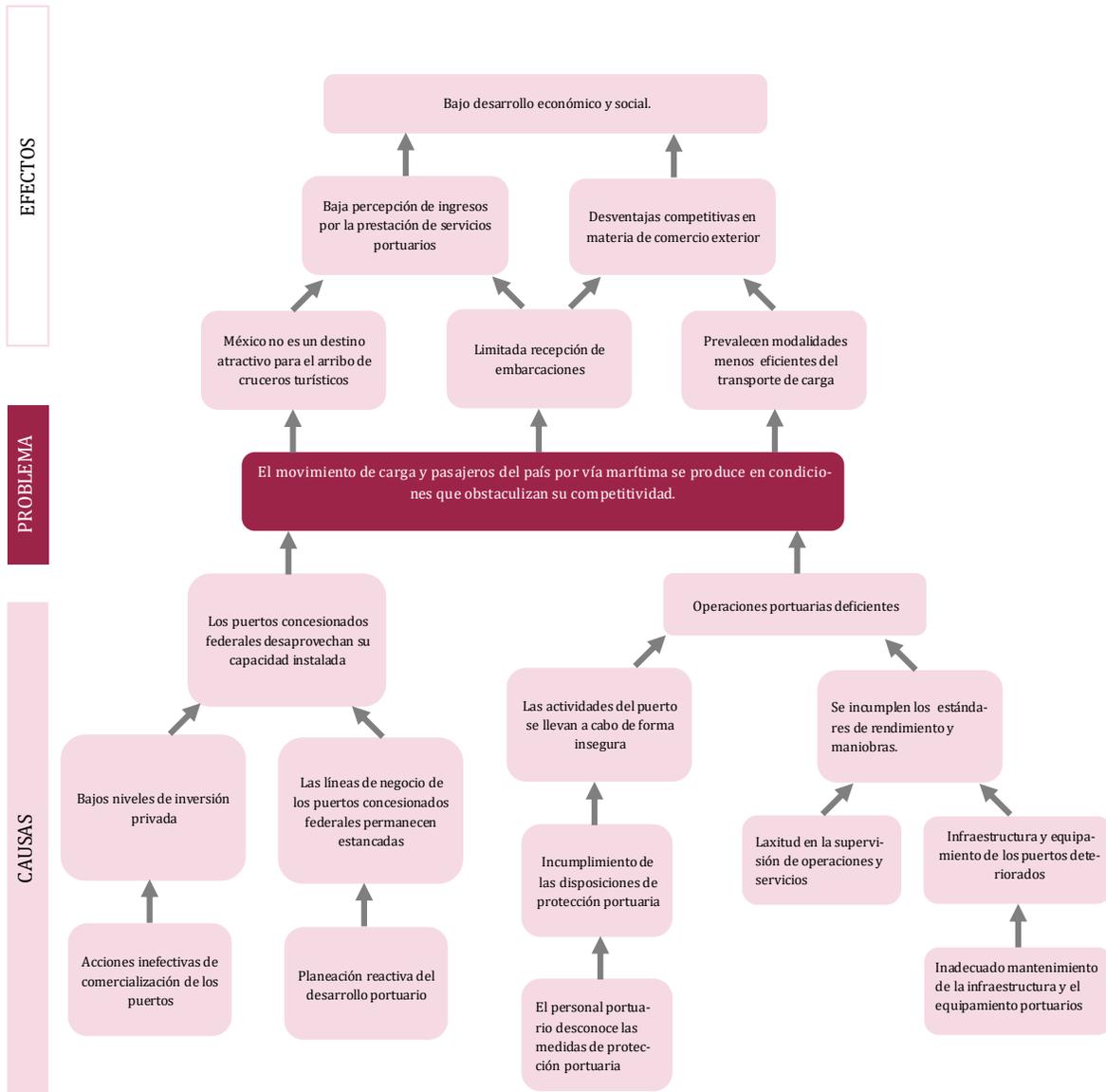
**Anexo 2. Árbol del Problema**  
Preguntas relacionadas: [pregunta 5](#), [pregunta 10](#).

**Árbol del problema vigente**





**Propuesta de árbol del problema**

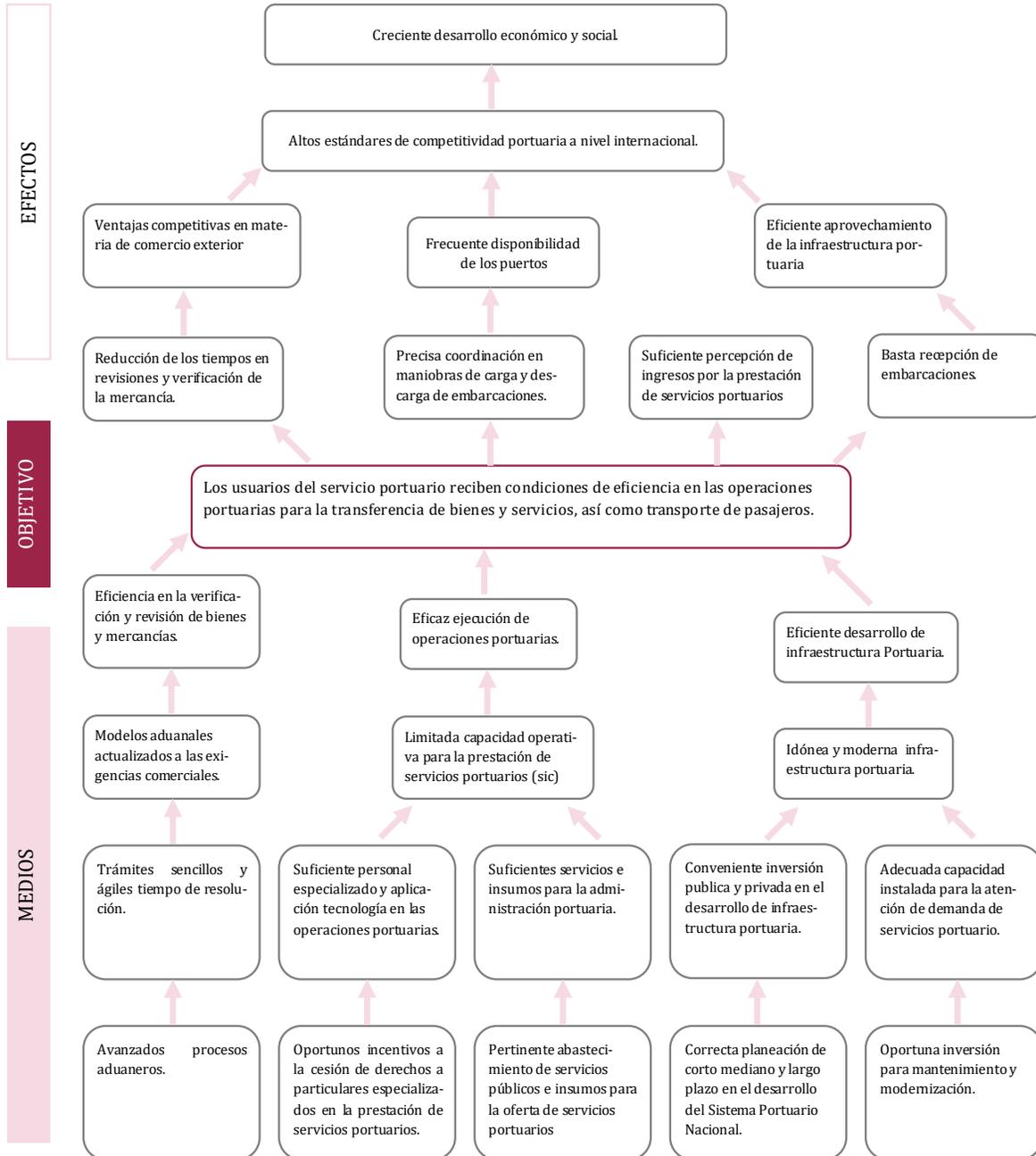




**Anexo 3. Árbol de Objetivos**

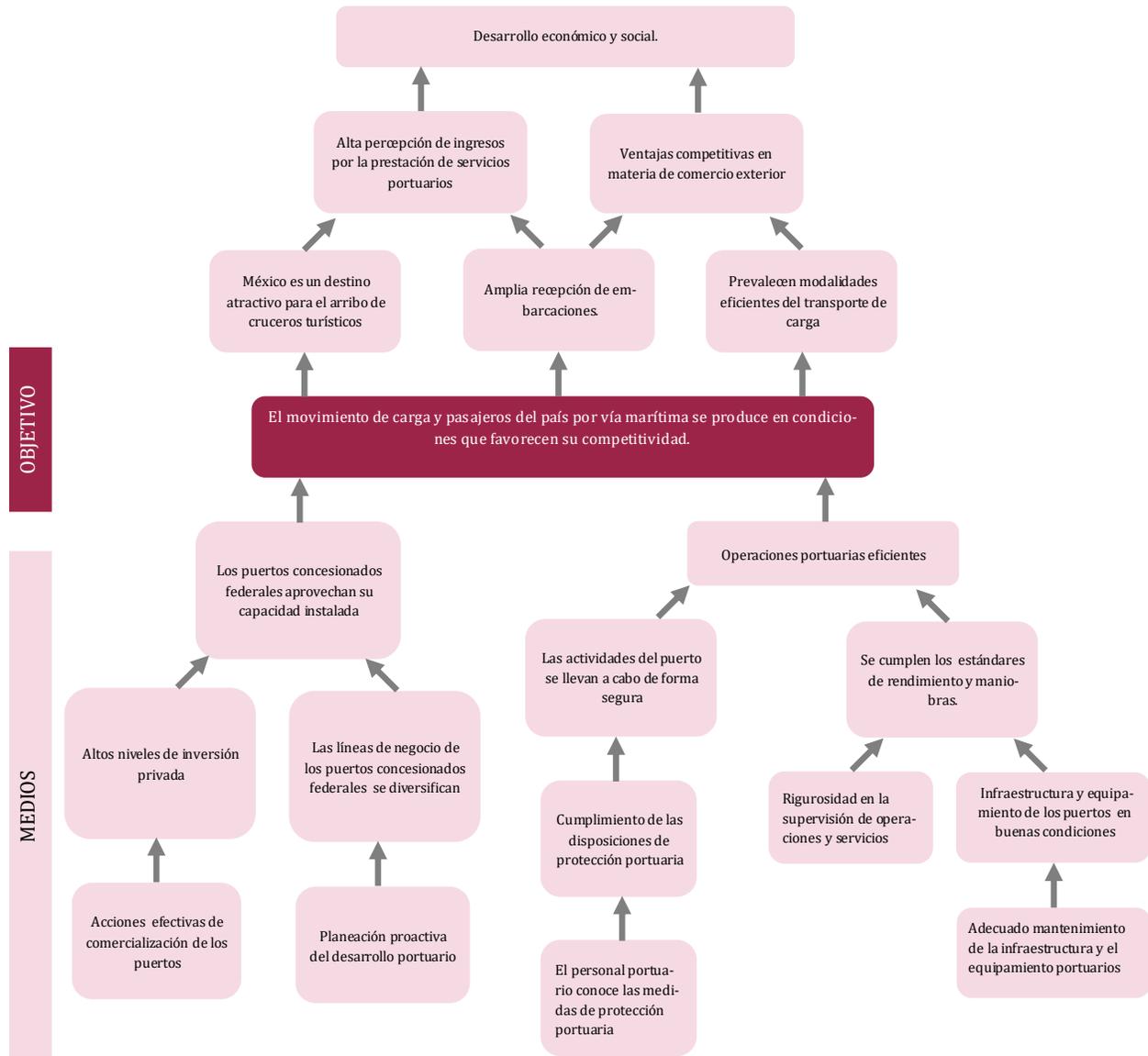
Preguntas relacionadas: [pregunta 6](#), [pregunta 7](#).

**Árbol de objetivos vigente**





**Propuesta de árbol de objetivos**





Anexo 4. Estrategia de Cobertura						
Pregunta relacionada: <a href="#">pregunta 11.</a>						
<b>Clave y nombre del Pp:</b>		E002 – Operación de Infraestructura Marítimo- Portuaria				
<b>Tipo de Evaluación:</b>		en materia de Diseño	<b>Año de la Evaluación:</b>		2022	
La estrategia de cobertura de este anexo se elabora a partir de las poblaciones propuestas en la respuesta a la pregunta 8.						
Población Potencial, Objetivo y Atendida						
Población		Definición				
<b>Potencial (PP)</b>		El movimiento de carga y pasajeros del país que puede realizarse a través de la modalidad marítima.				
<b>Objetivo (PO)</b>		El movimiento de carga y pasajeros que puede realizarse a través de los puertos concesionados federales de acuerdo con su capacidad instalada.				
<b>Atendida (PA)</b>		El movimiento de carga y pasajeros del país que se lleva a cabo a través de la modalidad marítima en los puertos concesionados federales.				
Proyección de la cobertura						
Población		Unidad de medida	2023	2024	2025	2026
<b>CARGA</b>	<b>Potencial (P)</b>	<b>Millones de toneladas</b>	916.8	922.3	928	933.5
	<b>Objetivo (O)</b>		382.2	382.2	382.2	382.2
	<b>Atendida (A)</b>		259.5	261.3	267.9	277.5
	<b>(A/O) x 100</b>		%	67.9%	68.4%	70.1%
Población		Unidad de medida	2023	2024	2025	2026
<b>PASAJEROS</b>	<b>Potencial (P)</b>	<b>Miles de pasajeros</b>	20,196	20,397	20,601	20,807
	<b>Objetivo (O)</b>		2,587	2,587	2,587	2,587
	<b>Atendida (A)</b>		832.9	880.1	927.3	951.4
	<b>(A/O) x 100</b>		%	32.2%	34%	35.8%
Notas						
<b>Sobre el movimiento de carga.</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>– La población potencial se estima como el movimiento de carga nacional anual según lo ha reportado la SICT.</li> <li>– La población objetivo se estima a partir de la capacidad instalada integral reportada por las ASIPONA en los PMDP. No se contempla un cambio significativo en la capacidad instalada para los años incluidos en la proyección.</li> <li>– Las proyecciones de carga por atender se retoman según los escenarios base establecidos en los PMDP de las ASIPONA.</li> </ul>						
<b>Sobre el movimiento de pasajeros</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>– El movimiento de pasajeros potencial se estima con base en los turistas internacionales de internación y excursionistas en cruceros reportados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.</li> <li>– El movimiento objetivo se determina a partir de la capacidad instalada para la recepción de pasajeros en cruceros reportadas por las ASIPONA en sus PMDP. No se contempla un cambio significativo en la capacidad instalada para los años incluidos en la proyección.</li> <li>– Las proyecciones de recepción de pasajeros se retoman según los escenarios base establecidos en los PMDP de las ASIPONA.</li> </ul>						

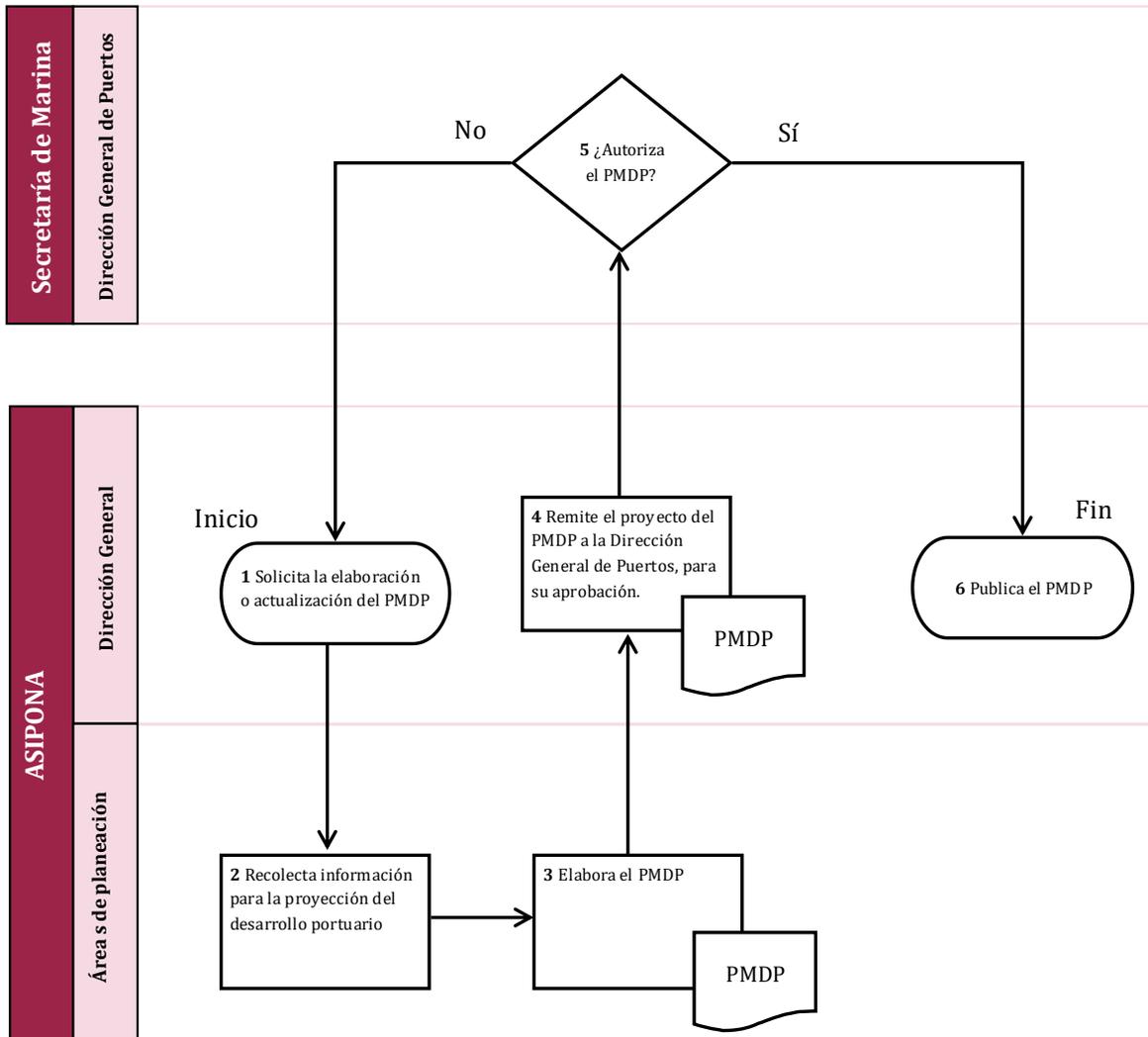


Análisis de la estrategia de cobertura								
La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:						Valoración	Propuesta	
Método de cálculo documentado	×	Si		No		Parcial	En los PMDP se plantean tres escenarios de crecimiento	N/A
Consistencia con el diseño del programa		Si	×	No		Parcial	El diseño identifica a la población como usuarios, no como movimiento de carga.	Retomar la recomendación de la respuesta a la pregunta 8.
El presupuesto requerido	×	Si		No		Parcial	En los PMDP se indica la proyección de los estados financieros.	N/A
Metas a corto plazo factibles	×	Si		No		Parcial	Las proyecciones se hacen con base en el crecimiento orgánico del movimiento de carga y pasajeros.	N/A
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas	×	Si		No		Parcial	Los escenarios optimistas contemplan menor riesgo de cumplimiento de metas mientras que los escenarios base un mayor riesgo.	N/A
Indicadores claros	×	Si		No		Parcial	La medición del movimiento de carga y pasajeros es clara.	N/A



**Anexo 5. Mecanismo de solicitud**

Pregunta relacionada: [pregunta 14.](#)

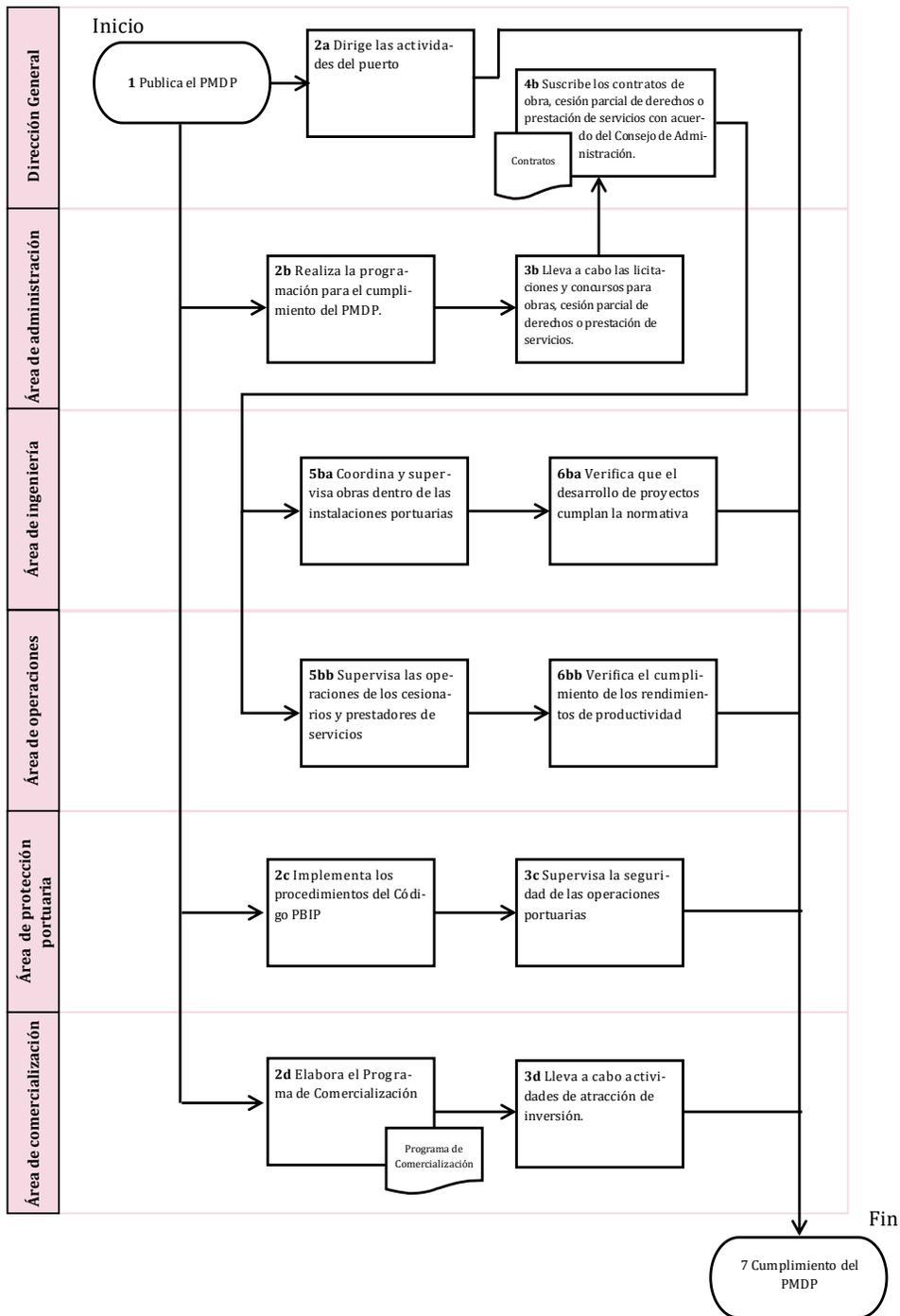


No se identifican áreas de mejora en el procedimiento de mecanismo de solicitud.



**Anexo 6. Mecanismo de entrega**

Preguntas relacionadas: [pregunta 7](#), [pregunta 15](#).



No se identifican áreas de mejora en el procedimiento de mecanismo de entrega.



**Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida**

Pregunta relacionada: pregunta 17.

**Procedimiento documentado**

1. ¿El programa cuenta con un procedimiento documentado y normado para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

*Indicar el nombre del documento*

- Existe un procedimiento específico y está documentado. Formatos de integración estadística
- Existe un procedimiento específico, pero no está documentado.
- Se encuentra normado en alguna Ley, Lineamiento, ordenamiento institucional u otro.

2. El procedimiento contempla los siguientes elementos sobre el padrón de la población atendida:

- | <b>Integración</b>   | <b>Actualización</b>  | <b>Depuración</b>   |
|--|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Establece una estructura homologada de la información.   | <input checked="" type="checkbox"/> Establece un periodo de actualización del padrón.                             | <input checked="" type="checkbox"/> Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Incluye las principales características de la población atendida y de los bienes y/o servicios otorgados | <b>Indique el periodo de actualización establecido:</b><br><i>La información se actualiza de forma trimestral</i> | <input type="checkbox"/> Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas. |
| <input checked="" type="checkbox"/> Se asigna una clave o identificador único que permita dar seguimiento a población atendida en el tiempo. |   | <input type="checkbox"/> N/A  |

**Sistematización y disponibilidad de la información**

3. ¿El Pp cuenta con un sistema informático para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

- Sí *Indicar el nombre del sistema:* \_\_\_\_\_
- No *Seleccione el procedimiento manual que realiza el Pp:*
  - Utiliza una base de datos en Excel, Access, SPSS u otro programa informático.
  - Cuenta con Registros Administrativos que almacena en físico o escaneados.

4. La información del padrón:

- Está disponible para consulta interna.
- Está disponible para consulta pública. *Indique la liga del sitio web:*  
<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-70565>

**Seguridad de la información**

5. La información del padrón, ¿contiene datos sensibles?

- Sí
- No

6. ¿El procedimiento contempla un mecanismo que garantice la seguridad de la información?

- Sí
- No

**Comentarios u observaciones de la instancia evaluadora**

La información sobre el movimiento portuario no constituye un padrón de beneficiarios debido a que el Pp no entrega de forma directa recursos o servicios a personas. La información relativa a la población atendida permite dar cuenta del funcionamiento del Pp. Dicha información es de carácter público por lo que no se requieren mecanismos especiales para garantizar la seguridad de la información



**Anexo 8. Presupuesto**

Pregunta relacionada: [pregunta 20.](#)

**Recursos presupuestarios aprobados para el año 2022**

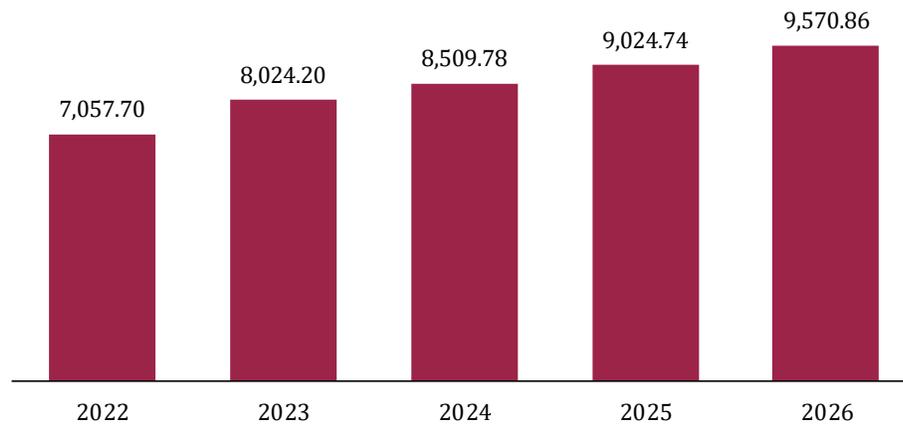
Capítulo de gasto	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	311,904,891.00
2000 Materiales y suministros	127,560,338.00
3000 Servicios generales	6,612,519,631.00
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	5,720,000.00
6000 Inversión pública	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	
8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
<b>TOTAL</b>	<b>7,057,704,860.00</b>

**Fuente u origen de los recursos**

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto
Recursos fiscales	1.8
Recursos propios	98.2
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

**Estimación presupuestaria**

Millones de pesos corrientes





**Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional**

Pregunta relacionada: [pregunta 23.](#)

<b>Clave y nombre del Pp:</b>	E002 – Operación de Infraestructura Marítimo-Portuaria
-------------------------------	--

<b>Objetivo central del Pp evaluado:</b>	Usuarios del servicio portuario en México reciben condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros.
--	--

**a) Valoración de la alineación establecida**

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024	4. Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional	4.1, 4.2, 4.3, 4.4 y 4.5	A través de las operaciones portuarias en las 16 ASIPONA el Pp contribuye a la mejora de la conectividad intermodal.	La alineación a ese objetivo prioritario y a las estrategias señaladas es la adecuada ya que los servicios brindados a través del Pp tienen una aportación directa hacia los mismos.

**b) Alineación a programas sectoriales o institucionales**

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programas Institucionales de las ASIPONA	Los objetivos prioritarios relacionados al desarrollo de la actividad portuaria. Generalmente los PI de las ASIPONA tienen un objetivo prioritario único.	Varias	A través de las operaciones portuarias en las 16 ASIPONA el Pp contribuye al desarrollo de los puertos.	La alineación a los PI es lógica ya que el Pp permite que se alcance el objetivo de desarrollo portuario determinado en los PI.

No se identifican áreas de mejora en cuanto a la alineación con programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo.



Anexo 10. Alineación a los ODS			
Pregunta relacionada: <u>pregunta 24.</u>			
<b>Nombre del Pp:</b>	Operación de infraestructura marítimo-portuaria	<b>Modalidad y clave:</b>	E002
<b>Objetivo central del Pp evaluado:</b>	Usuarios del servicio portuario en México reciben condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros.		
Vinculación establecida por el Pp			
ODS	Meta	Vinculación	Valoración de la vinculación (instancia evaluadora)
9 Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos.	Directa	El Pp prácticamente no ejecuta recursos en la construcción de infraestructura por lo que no se considera que la alineación a este ODS sea la más adecuada.
Propuesta de vinculación de la instancia evaluadora			
ODS	Meta	Vinculación	Justificación de la propuesta (instancia evaluadora)
8 Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos	8.1 Mantener el crecimiento económico per cápita de conformidad con las circunstancias nacionales y, en particular, un crecimiento del producto interno bruto de al menos el 7% anual en los países menos adelantados.	Directa	La administración portuaria contribuye al comercio exterior y, por lo tanto, al crecimiento económico.
<p><b>Consideraciones:</b></p> <p>&gt;&gt; <b>ODS:</b> Se incluirá el número y la redacción fidedigna del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.</p> <p>&gt;&gt; <b>Meta:</b> Se incluirá la redacción fidedigna de la meta del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.</p> <p>&gt;&gt; La información de los ODS y sus metas pueden consultarse en:  <a href="http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/">http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/</a></p> <p>&gt;&gt; <b>Vinculación</b></p> <p><b>Directa:</b> el objetivo central del Pp contribuye claramente al cumplimiento de la(s) meta(s) ODS identificada(s).</p> <p><b>Indirecta:</b> el objetivo central del Pp propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la(s) meta(s) de ODS identificada(s), a pesar de no ser su objetivo principal.</p>			



<b>Anexo 11. Complementariedades, similitudes y duplicidades</b>			
Pregunta relacionada: <a href="#">pregunta 25.</a>			
<b>Información del Pp evaluado</b>			
Nombre del Programa:	Operación de infraestructura marítimo-portuaria	Modalidad y clave:	E002
Dependencia/Entidad:	Secretaría de Marina	Ramo:	13
Unidad Responsable:	Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos S.A. de C.V. Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz S.A. de C.V.	Clave:	J2P J2R J2T J2U J2V J2W J2X J2Y J2Z J3A J3B J3C J3D J3E J3F J3G
Tipo de Evaluación:	en materia de Diseño	Año de la Evaluación:	2022

(Continúa la tabla en la siguiente página)



(Continuación de la tabla desde la página anterior)

Información de los Pp analizados				
Nombre del Pp	Proyectos de construcción de puertos	Mantenimiento de infraestructura	Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México	Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria de la Red ASA
Modalidad y clave	K004	K027	E026	E027
Dependencia o Entidad:	Secretaría de Marina	Secretaría de Marina	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Ramo	13 - Marina	13 - Marina	9 - Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	9 - Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Problema público que busca resolver	Insuficiente infraestructura marítimo portuaria en el país.	N/D	N/D	N/D
Objetivo central	Los puertos amplían la capacidad de infraestructura marítimo portuaria.	Garantizar el eficiente desarrollo de las actividades logísticas y operativas mediante conservación y mantenimiento de las instalaciones navales que permitan el desempeño seguro y oportuno de las operaciones navales.	Los actores en el ámbito aeroportuario cuentan con una adecuada gestión del AIBJCM.	Los usuarios de la Red ASA cuentan con infraestructura y servicios de calidad.
Población objetivo	Puertos	Instalaciones navales y marítimas	Actores en el ámbito aeroportuario del AIBJCM	Usuarios de la Red ASA
Cobertura geográfica	Nacional	Nacional	Ciudad de México	Nacional
Bien y/o servicio otorgado	Construcción de puertos	Mantenimiento de infraestructura naval y marítima	Administración de servicios aeroportuarios	Administración de servicios aeroportuarios
Relación identificada	Complementariedad	Complementariedad	Similitud	Similitud
Argumentación	Complementa la administración portuaria de las ASIPONA con la extensión del sistema portuario.	Complementa la administración portuaria de las ASIPONA mediante el mantenimiento de sus instalaciones.	Constituye un nodo de conexión del movimiento de carga y pasajeros por un medio de transporte diferente.	Constituye un nodo de conexión del movimiento de carga y pasajeros por un medio de transporte diferente..
Recomendación	Derivado del análisis de complementariedades, similitudes y duplicidades no se emiten recomendaciones al Pp.			



**Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño**

Preguntas relacionadas: [pregunta 26](#), [pregunta 27](#), [pregunta 28](#), [pregunta 29](#).

**Análisis**

Características del Instrumento de Seguimiento del Desempeño				
Criterio	El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp	La cobertura de la población	La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp
Respuesta	No	Sí	Sí	Sí
Nombre del indicador		1. Porcentaje de arribos de carga comercial. 2. Porcentaje de Arribos de Cruceros Comerciales a las APIS.		1. Disponibilidad de recursos para la inversión en infraestructura. 2. Porcentaje de inversión en infraestructura portuaria.
Definición		1. Mide el porcentaje el cumplimiento en la meta de arribos de carga comercial en las APIS. La comercial corresponde al movimiento de carga excluyendo petróleo y derivados. 2. El indicador calcula el cumplimiento de la meta de arribos de cruceros comerciales, a las APIS.		1. Mide la cantidad de recursos susceptibles de inversión. 2. Mide el porcentaje del gasto de inversión en infraestructura, con respecto a la inversión programada.
Método de cálculo		1. $(\text{arribos de carga comercial}) / \text{arribo de carga comercial programada}) \times 100$ 2. $(\text{Número de arribos de cruceros comerciales} / \text{Número de arribos de cruceros comerciales programados}) \times 100$		1. $(\text{Ingresos} - \text{Gastos de operación}) / (\text{Ingresos} - \text{Gastos programado}) \times 100$ 2. $(\text{Monto ejercido en infraestructura} / \text{Monto de inversión en infraestructura programado}) \times 100$
Unidad de medida		1. Porcentaje 2. Porcentaje		1. Millones de pesos 2. Porcentaje
Frecuencia de medición		1. Trimestral 2. Trimestral		1. Trimestral 2. Trimestral
Comportamiento del indicador		1. Ascendente 2. Ascendente		1. Ascendente 2. Ascendente
Propuesta de mejora del indicador	En la propuesta de MIR se incluye un indicador que mide el cambio producido por el Pp.	En la propuesta de MIR se incluyen nuevos indicadores para la medición de la cobertura y la generación de servicios.		En la propuesta de MIR se incluyen nuevos indicadores para la medición de los procesos del Pp.



Características de los indicadores								
Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación	Propuesta de mejora del indicador
Fin	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	No	No	Sí	No	No	El indicador no tiene una vinculación clara lo que se define se quiere medir. Este se compone de un conjunto de subindicadores de infraestructura que reflejan la competitividad de la infraestructura lo que hace difícil asociar la contribución del Pp a tal indicador. Además se observa que la publicación del mismo por parte del Fondo Monetario Internacional no ha sido constante, lo que no lo hace monitoreable.	Se propone una MIR con nuevos indicadores.
	Promedio de pasajeros crucero.	Sí	No	Sí	Sí	No	El objetivo de nivel propósito es "Usuarios del servicio portuario en México reciben condiciones de eficiencia en las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros". Este indicador no mide directamente la eficiencia y refleja información muy similar a la del indicador de nivel componente.	
Propósito	Movimiento de carga en las API	Sí	No	Sí	Sí	No	No mide directamente la eficiencia en el movimiento de carga y refleja información muy similar a la del indicador de nivel componente.	
	Porcentaje de arribos de carga comercial	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Mide la atención a la demanda de servicios portuarios en cuanto a carga comercial. Sin embargo, la carga comercial excluye a los hidrocarburos, los cuales representan un volumen significativo de la carga de los puertos.	
Componente	Porcentaje de Arribos de Cruceros Comerciales a las APIS	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Mide la atención a la demanda de servicios portuarios en cuanto a carga comercial.	
	Disponibilidad de recursos para la inversión en infraestructura.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	El objetivo del nivel actividad es "Seguimiento a la inversión en mantenimiento y expansión de infraestructura". En este sentido el indicador refleja las actividades que son resultado de ese seguimiento.	
Actividad	Porcentaje de inversión en infraestructura portuaria.	No	No	Sí	Sí	No	El indicador no es claro en cuanto proporcionar información a nivel actividad y es similar al otro indicador del mismo nivel.	



Características de las metas							
Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta	Método de cálculo	Unidad de medida	Congruente con el sentido del indicador	Orientada a la mejora del desempeño	Factibles pero retadoras
				Justificación	Propuesta de mejora de la meta		
Fin	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	4.5	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 (que incluye instituciones líderes en investigación y organizaciones de negocios) en los países incluidos en el Informe de Competitividad Global. La calificación para el índice de Infraestructura del Transporte (2.A en la nomenclatura del Foro Económico Mundial) está compuesta por seis subíndices: 1. Calidad global de la infraestructura (2.01 WEF): está compuesta por las valoraciones para la infraestructura de transporte y la infraestructura de electricidad y telefonía, ponderadas uniformemente. 2. Calidad de las carreteras (2.02 WEF), que comprende del 1 al 7 las valoraciones de la pregunta: En tu país, ¿cómo calificas la infraestructura de transporte carretera? 3. Calidad de la infraestructura ferroviaria (2.03 WEF), que comprende del 1 al 7 las valoraciones	Puntos	Sí	Sí	Sí
Propósito	Promedio de pasajeros crucero.	2659	(Total de pasajeros / Número de arribos de los cruceros)	Pasajero	Sí	Sí	Sí
	Movimiento de carga en las API	100	( carga comercial /carga comercial programada) X 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí
Componente	Porcentaje de arribos de carga comercial	100	(arribos de carga comercial) / arribo de carga comercial programada) X 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí
	Porcentaje de Arribos de Cruceros Comerciales a las APIS	100	(Número de arribos de cruceros comerciales / Número de arribos de cruceros comerciales programados) X 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí
Actividad	Disponibilidad de recursos para la inversión en infraestructura.	100	(Ingresos - Gastos de operación) / (Ingresos - Gastos programado)*100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí
	Porcentaje de inversión en infraestructura portuaria.	100	(Monto ejercido en infraestructura / Monto de inversión en infraestructura programado) *100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí
Las metas cumplen con las características establecidas.							
No se proponen mejoras a las metas. Se propone una MIR con nuevos indicadores.							



Características de los medios de verificación						
Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Nombre completo del documento donde se encuentra la información	Nombre del área administrativa que genera o publica la información	Año/periodo en que se emite el documento y si coincide con la frecuencia de medición del indicador	Ubicación física del documento o la liga electrónica donde se encuentra publicada la información	Propuesta de mejora del medio de verificación
Fin	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	Índice Global de Competitividad	Foro Económico Mundial	Sí	<a href="https://www.weforum.org/reports/">https://www.weforum.org/reports/</a>	N/A
Propósito	Promedio de pasajeros crucero.	Promedio de pasajeros crucero.	Áreas de Operaciones de la Administración Portuaria Integral	Sí	<a href="https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-70565">https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-70565</a>	N/A
	Movimiento de carga en las API	Movimiento de carga en las API	Áreas de Operaciones de la Administración Portuaria Integral	Sí	<a href="https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-7056">https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-7056</a>	N/A
Componente	Porcentaje de arribos de carga comercial	Movimiento de carga en las API	Áreas de Operaciones de la Administración Portuaria Integral	Sí	<a href="https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-7056">https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-7056</a>	N/A
	Porcentaje de Arribos de Cruceros Comerciales a las APIS	Movimiento de carga en las API	Áreas de Operaciones de la Administración Portuaria Integral	Sí	<a href="https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-7056">https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-7056</a>	N/A
Actividad	Disponibilidad de recursos para la inversión en infraestructura.	Disponibilidad de recursos para la inversión en infraestructura.	Dirección General de Fomento y Administración Portuaria	Sí	Reportes Internos Dirección General de Fomento y Administración Portuaria	N/A
	Porcentaje de inversión en infraestructura portuaria.	Porcentaje de inversión en infraestructura portuaria.	Dirección General de Fomento y Administración Portuaria	Sí	Reportes Internos Dirección General de Fomento y Administración Portuaria	N/A



**Propuesta de MIR**

Detalle de la Matriz								
<b>Ramo:</b>	13-Marina							
<b>Unidad Responsable:</b>	[2P Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. [2R Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V. [2T Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V. [2U Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. [2V Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V. [2W Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. [2X Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V. [2Y Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.				[2Z Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. [3A Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. [3B Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V. [3C Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. [3D Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V. [3E Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. [3F Administración del Sistema Portuario Nacional Coahuila de Zaragoza, S.A. de C.V. [3G Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz S.A. de C.V.			
<b>Clave y Modalidad del Pp:</b>	E - Prestación de Servicios Públicos							
<b>Denominación del Pp:</b>	E-002 - Operación de infraestructura marítimo-portuaria							
Clasificación Funcional:								
<b>Finalidad:</b>	3 - Desarrollo Económico							
<b>Función:</b>	5 - Transporte							
<b>Subfunción:</b>	2 - Transporte por Agua y Puertos							
<b>Actividad Institucional:</b>	D - Puertos eficientes y competitivos							
Objetivo			Fin			Supuestos		
Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la eficiencia de las operaciones portuarias para la transferencia de bienes y servicios, así como transporte de pasajeros.			1			La modalidad de transporte marítimo sigue siendo la más eficiente para el transporte de mercancías a nivel internacional.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Variación porcentual anual del Producto Interno Bruto del sector transportes, correos y almacenamiento.	Es la diferencia entre el PIB del periodo actual respecto del PIB del periodo anterior expresada como porcentaje del PIB del periodo anterior.	$\left[ \frac{PIBT_{t2} - PIBT_{t1}}{PIBT_{t1}} \right] \times 100$ Donde: PIBT: Producto Interno bruto del sector transportes, correos y almacenamiento. t1: periodo 1. t2: periodo 2.	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Anual	INEGI. Producto Interno Bruto por actividad económica. <a href="https://www.inegi.org.mx/temas/pib/default.html#Tabulados">https://www.inegi.org.mx/temas/pib/default.html#Tabulados</a>
Objetivo			Propósito			Supuestos		
El movimiento de carga y pasajeros del país por vía marítima se produce en condiciones que favorecen su competitividad.			2			La infraestructura y equipamiento de los recintos portuarios están en buenas condiciones.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Índice de Conectividad Marítima y Portuaria	El Índice de Conectividad Marítima de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) mide la capacidad de las conexiones marítimas de un país para acceder a las redes globales de transporte.	El índice genera una puntuación por los siguientes componentes del sistema portuario de un país: 1.-Número de buques. 2.-Capacidad de los buques para transportar contenedores. 3.-Tamaño máximo de buques que se pueden recibir. 4.-Número de servicios regulares desde y hacia el país. 5.-Número de empresas que despliegan contenedores. 6.-Número de conexiones marítimas del país.  Se divide el valor de cada país en cada componente por el valor máximo de dicho componente en el año base. Se calcula un promedio por país y este se divide por el promedio máximo del año base.	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Semestral	Registro de la UNCTAD: <a href="https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92">https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92</a>

(Continúa la tabla en la siguiente página)



(Continuación de la tabla desde la página anterior)

Objetivo			Orden			Supuestos		
Operaciones portuarias eficientes.			3			La infraestructura y equipamiento de los recintos portuarios está en buenas condiciones.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Índice de Variación de Rendimientos de Carga por Hora Buque en Puerto (IVRC)	Es el promedio variación porcentual de los rendimientos de carga por hora buque en puerto de las ASIPONA respecto del periodo anterior, ponderado por el volumen de carga de cada ASIPONA.	$IVRC = \text{Sumatoria } IVRCn * (TO_n / TOT)$ Donde $IVRCn = \text{Sumatoria } \left[ \frac{(RHBpn \ t2 - RHBpn \ t1) / RHBpn \ t1}{TO_n \ t2 / TO_n \ t1} \right] * (TO_n \ t2 / TOT)$ IVRCn: Índice de Variación de Rendimientos de Carga por Hora Buque en Puerto en la ASIPONA n. RHBpn: Rendimiento de carga por hora buque en puerto del tipo de carga n. TOcn: Toneladas de carga movilizadas del tipo n. TOn: Toneladas de todos los tipos de carga movilizadas en la ASIPONA n. TOT: Total de toneladas de carga movilizadas en todas las ASIPONA. t1: tiempo 1 t2: tiempo 2	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficiencia	Trimestral	Estadísticas de rendimiento de carga de las ASIPONA.
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Ingresos de cruceros por pasajero.	Es el ingreso total captado por las ASIPONA por el arribo de cruceros dividido entre el total de los pasajeros transportados por los mismos.	Total de ingresos recibidos por el arribo de cruceros / Total de pasajeros transportados en cruceros	Absoluta	Pesos	Gestión	Eficiencia	Trimestral	Estadísticas de arribo de cruceros de las ASIPONA
Objetivo			Orden			Supuestos		
Los puertos concesionados federales aprovechan su capacidad instalada.			4			El país cuenta con condiciones favorables para la inversión.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de capacidad instalada utilizada para el movimiento de carga.	Es el porcentaje de capacidad instalada de movimiento de carga de todas las ASIPONA que fue utilizado efectivamente en la movilización de cargas en el periodo.	$TonU / TonI$ Donde: TonU: toneladas de carga movilizadas en el periodo. TonI: toneladas de carga que se tiene la capacidad instalada de movilizar en el periodo.	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Registros de las ASIPONA
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de capacidad instalada utilizada para el movimiento de pasajeros.	Es el porcentaje de capacidad instalada de movimiento de pasajeros de todas las ASIPONA que fue utilizado efectivamente en la movilización de pasajeros en el periodo.	$PU / PI$ Donde: PU: número de pasajeros que se movilizó en el periodo. PI: número de pasajeros que se tiene capacidad instalada de movilizar en el periodo.	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Registros de las ASIPONA

(Continúa la tabla en la siguiente página)



(Continuación de la tabla desde la página anterior)

Objetivo			Actividad			Supuestos		
Ejecución de los Programas de Comercialización de los puertos.			41			El país cuenta con condiciones favorables para la inversión.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de inversión privada recibida en los puertos concesionados federales.	Es el monto de inversión privada recibida en las ASIPONA como porcentaje de la inversión total de las ASIPONA. Mide el efecto de las acciones de comercialización.	Porcentaje de inversión privada = Inversión privada/Total de inversión	Absoluta	Pesos	Gestión	Economía	Trimestral	Registros financieros de las ASIPONA
Objetivo			Actividad			Supuestos		
Acciones de protección portuaria.			5			Se mantienen vigentes las normas internacionales de protección portuaria.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Personal que recibió capacitación en materia de protección portuaria.	Es el total de personal que labora dentro de los recintos portuarios que recibió capacitación en materia de protección portuaria.	Suma del personal que labora en los recintos portuarios que recibió capacitación en materia de protección portuaria.	Absoluta	Personas	Gestión	Eficacia	Trimestral	Registros de las ASIPONA



**Anexo 13. Objetivos y metas de los PI y PMDP de las tres ASIPONA con mayor movimiento de carga**

Preguntas relacionadas: [pregunta 7](#), [pregunta 23](#).

Programa Institucional 2020-2024			
Objetivo prioritario 1	Estrategia prioritaria		
Incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en API Manzanillo.	1.1	Incrementar el movimiento de carga en API Manzanillo para convertir a la API en un puente de desarrollo de la región.	
	1.2	Incrementar la generación de empleos en API Manzanillo para convertir a la API en un puente de desarrollo de la región.	
Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2021-2026			
Objetivo estratégico 1	Estrategias		
Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial.	1.1	Desarrollar infraestructura portuaria acorde a la modernización de la industria marítima-portuaria	
	1.2	Estimular la inversión privada en infraestructura y servicios portuarios.	
	1.3	Promover la vinculación eficaz de tramos marítimos y terrestres.	
	1.4	Fomentar la mayor visibilidad de las eficiencias portuarios	
	1.5	Apoyar el desarrollo del Sistema Portuario Nacional	
Objetivo estratégico 2	Estrategias		
Fomentar el crecimiento sostenible y el desarrollo sustentable del Puerto de Manzanillo.	2.1	Propiciar el crecimiento a largo plazo del puerto.	
	2.2	Fomentar que la relación puerto-ciudad sea armónica, productiva y sustentable.	
Objetivo estratégico 3	Estrategias		
Preservar la seguridad de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, para fortalecer la autoridad marítima portuaria.	3.1	Fortalecer las capacidades de respuesta operativa para garantizar la integridad y soberanía nacionales y coadyuvar al a seguridad interior	
	3.2	Fortalecer las capacidades de las Capitanías de Puerto, para privilegiar la seguridad de la vida humana en el mar, la navegación marítima y la prevención de la contaminación marina que contribuya a la sustentabilidad de los mares, océanos y recursos marinos.	
Manzanillo	Programa Institucional 2020-2024		
	Objetivo prioritario 1	Estrategia prioritaria	
	Incrementar, optimizar y conservar su infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad portuaria de la API Lázaro Cárdenas.	1.1	Incrementar en el Movimiento de Carga en API Lázaro Cárdenas para convertir a la API Lázaro Cárdenas en un puente de desarrollo de la región
	Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2020-2025		
	Objetivo estratégico 1	Estrategia	
	Desarrollar y mantener la infraestructura, equipamiento y servicios portuarios para el fortalecimiento de la oferta portuaria en atención a las necesidades del comercio nacional e internacional.	1.1	Incrementar y modernizar la oferta en infraestructura y equipamiento del puerto conforme a la tendencia la industria marítimo-portuaria.
		1.2	Analizar, eficientar y automatizar los servicios portuarios y conexos en el puerto.
		1.3	Garantizar la eficiencia en las operaciones portuarias a través de la innovación y el empleo de nuevas tecnologías.
	Objetivo estratégico 2	Estrategia	
	Fomentar el desarrollo del puerto Lázaro Cárdenas para generar crecimiento económico, empleo y desarrollo social en la región.	2.1	Fomentar el desarrollo del puerto Lázaro Cárdenas para generar crecimiento económico, empleo y desarrollo social en la región.
2.2		Ampliación, dispersión y difusión de los servicios portuarios a lo largo de la cadena logística y dentro del área de influencia del puerto, generando empleo, crecimiento económico y desarrollo social.	
Objetivo estratégico 3	Estrategia		
Fomentar el crecimiento del puerto con sustentabilidad ambiental y desarrollo social.	3.1	Promover en la planeación y el desarrollo del puerto actividades que fortalezcan el compromiso y la responsabilidad ambiental.	
Lázaro Cárdenas	Programa Institucional 2020-2024		
	Objetivo prioritario 1	Estrategia prioritaria	
	Incrementar, optimizar y conservar su infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad portuaria de la API Lázaro Cárdenas.	1.1	Incrementar en el Movimiento de Carga en API Lázaro Cárdenas para convertir a la API Lázaro Cárdenas en un puente de desarrollo de la región
	Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2020-2025		
	Objetivo estratégico 1	Estrategia	
	Desarrollar y mantener la infraestructura, equipamiento y servicios portuarios para el fortalecimiento de la oferta portuaria en atención a las necesidades del comercio nacional e internacional.	1.1	Incrementar y modernizar la oferta en infraestructura y equipamiento del puerto conforme a la tendencia la industria marítimo-portuaria.
		1.2	Analizar, eficientar y automatizar los servicios portuarios y conexos en el puerto.
		1.3	Garantizar la eficiencia en las operaciones portuarias a través de la innovación y el empleo de nuevas tecnologías.
	Objetivo estratégico 2	Estrategia	
	Fomentar el desarrollo del puerto Lázaro Cárdenas para generar crecimiento económico, empleo y desarrollo social en la región.	2.1	Fomentar el desarrollo del puerto Lázaro Cárdenas para generar crecimiento económico, empleo y desarrollo social en la región.
2.2		Ampliación, dispersión y difusión de los servicios portuarios a lo largo de la cadena logística y dentro del área de influencia del puerto, generando empleo, crecimiento económico y desarrollo social.	
Objetivo estratégico 3	Estrategia		
Fomentar el crecimiento del puerto con sustentabilidad ambiental y desarrollo social.	3.1	Promover en la planeación y el desarrollo del puerto actividades que fortalezcan el compromiso y la responsabilidad ambiental.	



(Continúa la tabla en la siguiente página)

Programa Institucional 2021-2024		
Objetivo prioritario 1	Estrategia prioritaria	
Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.	1.1	Modernizar y desarrollar la infraestructura portuaria para atender el mercado relevante del Puerto de Coatzacoalcos.
Objetivo prioritario 2	Estrategia prioritaria	
Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.	2.1	Impulsar la inversión en infraestructura portuaria en el Puerto de Coatzacoalcos para incrementar el número de líneas de negocio y aumentar el movimiento portuario.
Objetivo prioritario 3	Estrategia prioritaria	
Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.	3.1	Impulsar el crecimiento sostenible de los puertos de Coatzacoalcos y Laguna de Pajaritos, como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2021-2026		
Objetivo estratégico	Estrategia	
Impulsar el crecimiento sostenible de los puertos de Coatzacoalcos y Laguna de Pajaritos, como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.	1	Desarrollar infraestructura y equipamiento portuario competitivos.
	2	Incrementar la productividad y la eficiencia en la operación portuaria.
	3	Promover la planeación integral y sustentabilidad.

(Continuación de la tabla desde la página anterior)



**Anexo 14. Recopilación de las recomendaciones de la evaluación**

No.	Recomendación	Ubicación
1	Reformular de forma clara el problema público que atiende el programa tomando en consideración cuestiones tratadas en los PMDP de las ASIPONA.	Sección III Problema o necesidad pública, pregunta 2, p. 20
2	Reestructurar el diagnóstico para integrar en él la problemática existente en el Sistema Portuario Nacional, sus causas y efectos, y los datos o evidencia que sustenten esa problemática.	Sección III Problema o necesidad pública, pregunta 5. p. 24
3	Redefinir a las poblaciones potencial, objetivo y atendida de tal forma que sean consistentes con la información de cobertura considerada en los PI y PMDP, así como presentar en el diagnóstico una estimación de la población potencial con base en las estadísticas disponibles.	Sección IV Diseño de la propuesta de atención, pregunta 8, p. 28
4	Incluir en el diagnóstico un análisis que sustente con elementos teóricos o evidencia empírica el tipo de intervención que lleva a cabo el programa y desarrollar la sección de análisis de alternativas en función de presentar la conveniencia del modelo de administración portuaria mexicana respecto a otros modelos o en conformidad con estos	Sección IV Diseño de la propuesta de atención, pregunta 9, p.31
5	Poner a disposición del público la información financiera, los avances de indicadores de la MIR, el documento diagnóstico y evaluaciones a nivel de Pp.	Sección V Diseño operativo, pregunta 18, p. 39
6	Publicar información estadística, financiera, PMDP, POA y reglas de operación de las ASIPONA en formatos abiertos.	Sección V Diseño operativo, pregunta 19, p. 40
7	Evaluar retomar el mecanismo de participación ciudadana y publicar sus respectivos reportes.	Sección V Diseño operativo, pregunta 19, p. 40
8	Evaluar la consistencia de la estructura programática de las áreas que intervienen en el Pp.	Sección VI Consistencia programática y normativa, pregunta 21, p. 43
9	Evaluar si se mantiene el nombre del Pp.	Sección VI Consistencia programática y normativa, pregunta 21, p.43
10	Establecer una vinculación directa del Pp con el ODS 8.	Sección VII Contribución a objetivos de la planeación nacional, pregunta 24, p.47
11	Reformular la MIR con base en las observaciones presentadas en la sección IX y en el Anexo 12.	Sección IX instrumento de seguimiento del desempeño, pregunta 26, p. 49



## Anexo 15. Recursos empleados en la evaluación

Pregunta relacionada: [pregunta 18](#).

### *Documentos normativos e institucionales*

- Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. 2022. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Guaymas 2022-2027”.
- Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz, S.A. de C.V. 2022. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Salina Cruz 2022-2027”.
- Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V. 2021. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario Puerto de Tampico 2021-2026”.
- Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. 2022. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Topolobampo, Sinaloa 2022-2027”.
- Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. 2022. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Veracruz 2022-2027”.
- Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V. 2021. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira 2021-2025”.
- Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. 2021a. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos de Coatzacoalcos y Laguna de Pajaritos”.
- . 2021b. “Programa Institucional 2021-2024, Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. Programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.”
- Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V. 2020. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Dos Bocas 2020-2025”.
- Administración Portuaria Integral de Ensenada, S.A. de C.V. 2018. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos de Ensenada, El Sauzal y Costa azul 2018-2023”.
- Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. 2020. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario Puerto Lázaro Cárdenas 2020-2025”.
- Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V. 2021. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán 2021-2026”.
- Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V. 2019. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán 2019-2024”.
- Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V. 2020. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Progreso y Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán. 2020-2025”.
- Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V. 2019. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Chiapas 2019-2024”.
- Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V. 2020. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Vallarta”.
- Administración Portuaria Integral de Tuxpan, S.A. de C.V. 2017. “Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Tuxpan 2017-2022”.
- Consejo Nacional de Armonización Contable. 2013. “Acuerdo por el que se emite la clasificación programática (Tipología general)”.
- “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”. 1917.

- “Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos”. 2020.
- “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”. 2006.
- “Ley de Puertos”. 1993.
- “Ley Federal de las Entidades Paraestatales”. 1986.
- “Ley General de Bienes Nacionales”. 2004.
- “Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”. 1976.
- Presidencia de la República. 2019. “Acuerdo por el que las empresas de participación estatal mayoritaria que en el mismo se indican dejan de estar coordinadas y agrupadas al ramo de Comunicaciones y Transportes.”
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2020. “Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024”.
- . 2021. “Acuerdo por el que se aprueban los programas institucionales de las Administraciones Portuarias Integrales 2020-2024”.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. 2019. “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación”.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de la Función Pública, y Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. 2007. “Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal”.
- Secretaría de Marina. 2021a. “Acuerdo Secretarial Núm. 380/2021, en el cual se da aviso general para dar a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, sectorizadas a la Secretaría de Marina.”
- . 2021b. “Acuerdo Secretarial Núm. 458/2021 por el que se emite la Nota Aclaratoria del Acuerdo Secretarial 380/2021 por el que se expide el Aviso General por el que se da a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, sectorizadas a la Secretaría de Marina.”
- . 2022a. “Acuerdo por el que se agrupan al sector coordinado por la Secretaría de Marina, las entidades paraestatales, Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. y Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V.”
- . 2022b. “Acuerdo Secretarial 328/2022 mediante el cual se emite el Aviso General por el que se da a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, Sectorizadas a la Secretaría de Marina.”

### **Informes**

- Coach Affaire Consultores. 2019. “Documento diagnóstico del Programa presupuestario E-008 ‘Operación de Infraestructura Marítimo-Portuaria’”.

### **Libros**

- Banco Mundial. 2007. *Port Reform Toolkit*. 2a ed. Washington, D.C.: Banco Mundial.
- Notteboom, Theo, Pallis Athanasios, y Jean-Paul Rodrigue. 2022. *Port Economics, Management and Policy*. 1a ed. Londres: Routledge.

### ***Documentos de trabajo e investigación***

Tovar, Beatriz, Sergio Jara-Díaz, y Lourdes Trujillo. 2007. "Econometric Estimation of Scale and Scope Economics Within the Port Sector: A Review". *Discussion Paper Series. Department of Economics. City University London*, núm. 07/04.

### ***Páginas web***

Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V. [www.puertoaltamira.com.mx](http://www.puertoaltamira.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V. [www.puertoaltamira.com.mx](http://www.puertoaltamira.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. [www.puertodosbocas.com.mx](http://www.puertodosbocas.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V. [www.puertoensenada.com.mx](http://www.puertoensenada.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. [www.puertodeguaymas.com.mx](http://www.puertodeguaymas.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. [www.puertolazarocardenas.com.mx](http://www.puertolazarocardenas.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V. <https://puertomanzanillo.com.mx>

Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V. [www.puertomazatlan.com.mx](http://www.puertomazatlan.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. <https://www.puertosyucatan.com>

Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. <http://puertochiapas.com.mx>

Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V. <https://puertodevallarta.com.mx>

Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz, S.A. de C.V. [www.puertosalinacruz.com.mx](http://www.puertosalinacruz.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V. <https://puertodetampico.com.mx>

Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. [www.puertotopolobampo.com.mx](http://www.puertotopolobampo.com.mx)

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. [www.puertodeveracruz.com.mx](http://www.puertodeveracruz.com.mx)

### ***Estadísticas y registros administrativos***

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. 2022. "Estadística de los puertos de México" <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/estadisticas-70565>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. 2022 "Visitantes internacionales que ingresaron y egresaron al país por número, gasto total y gasto medio, según el año". <https://www.inegi.org.mx/temas/turismo/#Tabulados>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 2022. "Presupuesto de Egresos de la Federación". <https://www.pef.hacienda.gob.mx/es/>.

Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes. 2022 "Estadística mensual". <https://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/estadistica-mensual/>

## ***Créditos de las imágenes***

### ***Imagen de portada***

*TEC I* por usuario Puerto Lázaro Cárdenas bajo licencia Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International. Disponible en [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:TEC\\_I.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:TEC_I.JPG)

*Paraíso Crucero turístico en Dos Bocas* por usuario Alfonsobouchot liberada al dominio público. Disponible en [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Para%C3%ADso\\_Crucero\\_tur%C3%ADstico\\_en\\_Dos\\_Bocas.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Para%C3%ADso_Crucero_tur%C3%ADstico_en_Dos_Bocas.jpg)

*Ultra Regina loading cargo at Guaymas, Mexico, 03.12.2019* por usuario VileGecko bajo licencia Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International. Disponible en [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ultra\\_Regina\\_loading\\_cargo\\_at\\_Guaymas,\\_Mexico,\\_03.12.2019.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ultra_Regina_loading_cargo_at_Guaymas,_Mexico,_03.12.2019.jpg)

### ***Gráfica 1***

*Port* por usuario lastpark bajo licencia Creative Commons Attribution 3.0 Unported. Disponible en <https://thenounproject.com/icon/port-5009191/>

*Warehouse* por usuario lastpark bajo licencia Creative Commons Attribution 3.0 Unported. Disponible en <https://thenounproject.com/icon/warehouse-5009180/>

*Tug boat* por Peter van Driel bajo licencia Creative Commons Attribution 3.0 Unported. Disponible en <https://thenounproject.com/icon/tug-boat-1474572/>

*Soldier* por usuario Iconiqu. bajo licencia Creative Commons Attribution 3.0 Unported. Disponible en <https://thenounproject.com/icon/soldier-4786532/>

*Repair* por usuario zahrotul fuadah bajo licencia Creative Commons Attribution 3.0 Unported. Disponible en <https://thenounproject.com/icon/repair-2822847/>



Anexo 16. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación			
<b>Nombre de la evaluación</b>	Evaluación en materia de diseño del programa presupuestario 13-E002.- Operación de Infraestructura Marítimo-Portuaria		
<b>Nombre y clave del programa evaluado</b>	E002 Operación de Infraestructura Marítimo-Portuaria		
<b>Ramo</b>	13 -Marina		
<b>Unidades Responsables</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">                     J2P Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V.                      J2R Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V.                      J2T Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V.                      J2U Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V.                      J2V Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V.                      J2W Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V.                      J2X Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V.                      J2Y Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.                 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">                     J2Z Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V.                      J3A Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.                      J3B Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V.                      J3C Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.                      J3D Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V.                      J3E Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V.                      J3F Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos S.A. de C.V.                      J3G Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz S.A. de C.V.                 </td> </tr> </table>	J2P Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. J2R Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V. J2T Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V. J2U Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. J2V Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V. J2W Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. J2X Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V. J2Y Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.	J2Z Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. J3A Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. J3B Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V. J3C Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. J3D Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V. J3E Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. J3F Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos S.A. de C.V. J3G Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz S.A. de C.V.
J2P Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. J2R Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V. J2T Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V. J2U Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. J2V Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V. J2W Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. J2X Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V. J2Y Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.	J2Z Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. J3A Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. J3B Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V. J3C Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. J3D Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V. J3E Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. J3F Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos S.A. de C.V. J3G Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz S.A. de C.V.		
<b>PAE de origen</b>	2022		
<b>Año de conclusión y entrega de la evaluación</b>	2022		
<b>Tipo de evaluación</b>	En materia de diseño		
<b>Nombre de la instancia evaluadora y coordinador de la evaluación</b>	Humberto Javier Rodríguez Márquez		
<b>Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)</b>	Dirección General Adjunta de Organización, Programación y Presupuesto		
<b>Forma de contratación de la instancia evaluadora</b>	Adjudicación directa		
<b>Costo total de la evaluación con IVA incluido</b>	\$ 255,524.34		
<b>Fuente de financiamiento</b>	Recursos fiscales		