

## **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**

### **Sistema Portuario Integral**

Auditoría de Desempeño: 2020-0-09100-07-0355-2021

355-DE

#### ***Criterios de Selección***

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios establecidos por la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2020 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

#### ***Objetivo***

Fiscalizar que los resultados de la conducción en la planeación, ejecución, seguimiento y evaluación del Sistema Portuario Nacional contribuyeron a la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas del sector.

#### ***Alcance***

El alcance temporal de la auditoría corresponde al ejercicio fiscal 2020, y el temático comprendió la revisión de la contribución de la planeación, ejecución, seguimiento y evaluación del Sistema Portuario Nacional a la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas presupuestarios sustantivos del sector de Comunicaciones y Transportes para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional. Asimismo, se evaluó el ejercicio de los recursos y los mecanismos de seguimiento, control y evaluación empleados por la SICT y la SEMAR para esas actividades, que incluyeron la revisión de sus indicadores de desempeño, la suficiencia de la información registrada en los documentos de rendición de cuentas, el cumplimiento de las normas de control interno y la contribución del programa al cumplimiento de los ODS.

La auditoría se realizó de conformidad con la normativa aplicable a la fiscalización superior de la Cuenta Pública para asegurar el logro del objetivo y el alcance establecidos. En el desarrollo de esta auditoría, no en todos los casos, los datos proporcionados por los entes fiscalizados fueron suficientes, de calidad, confiables y consistentes, lo cual se expresa en la opinión de la Auditoría Superior de la Federación, respecto del cumplimiento de objetivos y metas de la conducción en la planeación, ejecución, seguimiento y evaluación del Sistema Portuario Nacional para contribuir a la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas del sector.

### **Antecedentes**

El sistema portuario nacional y la marina mercante es reconocido por la importancia que tiene dentro del sistema de transporte por agua por los amplios volúmenes de carga, pasaje y turismo que mueve a nivel nacional e internacional, así como su contribución al desarrollo regional de las zonas donde se encuentran los puertos.

La historia de la marina mercante y portuaria de México<sup>1/</sup> inició en el siglo XIX, fue durante el gobierno del General Porfirio Díaz quien emprendió en los Puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz lo que propiamente fue la primera etapa de construcciones marítimas, que encauzaba al país hacia el mejor aprovechamiento de sus recursos marítimos; sin embargo, se suspendieron durante la Revolución, reanudándose con la creación de la Secretaría de Marina en 1940 y, a propuesta del primer Secretario de Marina, se planteó una serie de obras portuarias, las cuales se concretaron durante la administración del presidente Miguel Alemán (1946-1952) en instalaciones de muelles y bodegas e inició con la urbanización de los puertos.

Durante el periodo 1952-1958, se proyectó el más ambicioso programa marítimo hasta entonces, al cual se le dio el nombre de "Programa Marítimo" y que se le conoció coloquialmente "Marcha al Mar", el cual tuvo los propósitos de trasladar excedentes de población del altiplano del país a las costas; aprovechar las riquezas del mar; integrar la red nacional marítimo portuaria; acondicionar y construir astilleros, y mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos y principales ciudades, e impulsar el desarrollo sustentado de la Marina Mercante.

Entre 1970 y 1976, se realizaron grandes proyectos para el desarrollo portuario nacional, entre los que destacan los siguientes: 1) se estableció la Reforma Portuaria, creándose la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, 2) se modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creándose la Dirección General de Operación Portuaria, 3) se construyó Puerto Madero, en Chiapas, iniciándose su operación el 1º de Junio de 1975, 4) se iniciaron las construcciones del Puerto Lázaro Cárdenas, que concluyeron en su primera fase en 1976, y 5) la Dirección General de Aduanas dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de las Administraciones de las Aduanas Marítimas, puso en vigor una serie de modalidades de carácter administrativo en los puertos.

El 28 de marzo de 1989 se creó Puertos Mexicanos, en el mismo año, la Secretaría transfiere a Puertos Mexicanos 17 Residencias Generales de Obras Marítimas y 8 Departamentos de Operación Portuaria en los Centros SCT, bajo la premisa de que las oficinas centrales concentren sus esfuerzos en las funciones de normatividad, regulación y fomento.

---

1/ Antecedentes históricos y condiciones de desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, disponible en el sitio Web <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>.

En congruencia con el Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria y del reordenamiento de sus servicios, el 28 de septiembre de 1992 se expidió el decreto para la extinción del órgano desconcentrado Puertos Mexicanos, así como para privatizar la operación de los puertos, reservándose a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) la atención de las funciones de autoridad en materia portuaria, mientras que la operación y la prestación de los servicios sería atendida por los particulares.

En virtud de la importancia del nuevo marco funcional de la SCT en materia de puertos y marina mercante y a efecto de favorecer la participación de los sectores social y privado, en julio de 1993 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó la creación de la Unidad para la Coordinación de Puertos y Marina Mercante, a fin de ejercer la autoridad marítima y portuaria, así como para regular la operación y la prestación de los servicios relativos.

En 2005 se publicó en el DOF el Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento, por lo que en la estructura orgánica de la SCT se incluyó a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante; la Dirección General de Puertos, la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria

Para 2006, el Sistema Portuario Nacional<sup>2/</sup> se conformaba por 114 puertos y terminales habilitadas, 56 en el Pacífico y 58 en el Golfo de México y Caribe; 66 para tráfico de altura y cabotaje y 48 únicamente de cabotaje. Para entonces, la capacidad instalada para el manejo de carga comercial no petrolera era de 187.3 millones de toneladas y se disponía de 198.1 kilómetros de muelles, 149.3 kilómetros de obras de protección y 5.6 millones de metros cuadrados de áreas de almacenamiento.

La carga operada en el Sistema Portuario Nacional (SPN) se concentraba en 41 puertos principales del total, con actividades comerciales, turísticos e industriales y en su régimen de concesión había 25 Administraciones Portuarias Integrales (APIs), de las cuales 16 eran APIs federales, a cargo de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), 2 paraestatales de FONATUR, 5 estatales en las entidades federativas de Quintana Roo, Campeche, Tabasco, Tamaulipas y Baja California Sur, 5 municipales en Nanchital, Cozumel, Coatzacoalcos, Guaymas y Boca del Río y una privada. Los 73 puertos restantes se encontraban bajo responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

El rápido crecimiento de las actividades portuarias originó los problemas siguientes: fuerte competencia internacional; falta de capacidad instalada de algunos puertos; demanda de nueva infraestructura para la carga contenerizada; necesidad de nuevos esquemas de financiamiento público-privado; elevados costos de transporte y baja productividad de los servicios marítimo portuarios; falta de conexiones intermodales; marina mercante nacional

---

2/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, **Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030**, México, enero de 2008, Pág., 8.

poco desarrollada; implementación incipiente de las Administradoras; falta de Costeras Integrales Sustentables, y la necesidad de incrementar el número de terminales especializadas para cruceros.

En 2020, mediante el “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 de diciembre, se estableció que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos primero y cuarto transitorios del referido decreto, a más tardar el 6 de junio de 2021, las funciones, los recursos humanos, financieros y materiales con que cuenta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, incluidas las Administraciones Portuarias Integrales y, en general, todos aquellos recursos necesarios para la ejecución de las atribuciones tales como dragado, puertos, y educación náutica, se transfirieran a la Secretaría de Marina. La transferencia incluyó la administración y los recursos humanos, materiales y financieros pertenecientes al Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante, así como lo concerniente al Fideicomiso del Fondo para el Fortalecimiento a la Infraestructura Portuaria.

## **Resultados**

### **1. Sistema de Evaluación del Desempeño**

El diseño adecuado de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) permite contar con una herramienta de planeación estratégica que vincule los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas presupuestarios.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, contó con la MIR del Programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”; con la revisión de la MIR, se identificaron áreas de mejora para medir, evaluar y dar seguimiento a sus objetivos en materia de planeación, ejecución y evaluación, como se detalla a continuación:

- En 2020, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) contó con la MIR del Programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”.
- En el análisis de los objetivos e indicadores registrados en la MIR 2020 del Pp P001, se identificó que se orientaron a las unidades responsables de la SICT para que mediante la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas presupuestarios sustantivos del Ramo 9 contribuyan en la mejora de México en la competitividad global, por lo que la modalidad del Pp P “Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas”, es consistente con las funciones

que realiza el programa, ya que debe orientarse a la realización de “actividades destinadas al desarrollo de programas y formulación, diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas y sus estrategias, así como para diseñar la implantación y operación de los programas y dar seguimiento a su cumplimiento”.

- En la MIR 2020 del Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, se estableció la alineación con el Eje 3 “Economía” del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024; sin embargo, requiere definir de forma clara la vinculación con los objetivos y estrategias de políticas establecidos en los documentos de planeación de mediano plazo.
- La SICT precisó que el problema que pretende atender con la operación del Pp P001 es que “las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios modalidad E, G, K, S o U cuentan con insuficientes herramientas para el diseño e implementación de estos”, en el cual se define que el área de enfoque y objetivo del Pp P001 son: las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan algún programa presupuestario modalidad E, G, K, S o U, esta definición considera a todas las UR del Ramo 9 que tienen a su cargo algún programa presupuestario sustantivo, toda vez que los entregables generados por el Pp P001 en materia de diseño y conducción de la política pública del sector de comunicaciones y transportes sirven de insumo para el diseño, planeación e implementación de los Pp mediante los cuales se realizan acciones que integran a la política pública del sector.
- Como resultado del análisis de la lógica vertical, se determinó que la relación entre los objetivos de nivel de fin y propósito es clara, debido a que permite verificar la relación de causa-efecto que existe entre ellos, al establecer el resultado directo a ser logrado en la población o área de enfoque y su contribución al desarrollo económico incluyente mediante la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas presupuestarios sustantivos del Ramo 9. Por su parte, los objetivos de nivel de componente y actividad presentaron una relación clara que permite verificar la relación causa-efecto; no obstante, requiere precisar las acciones propuestas en sus objetivos. En cuanto a la vinculación del objetivo de Fin del Pp, aunque se alineó con el Eje 3 “Economía” del PND 2019-2024, requiere fortalecer su claridad, ya que no se especificó a qué objetivo superior de la planeación nacional contribuye el Pp, así como perfeccionar la sintaxis del objetivo para que se establezca la solución del problema de forma clara.
- La lógica horizontal de la MIR del Pp P001, en 2020, presentó áreas de mejora, debido a que a nivel de fin los indicadores son adecuados para medir el cumplimiento del objetivo y en el nivel de propósito, el indicador tiene relación clara con el objetivo al establecer como variable la percepción de las UR que cuentan con suficientes herramientas para operar Pp modalidad E, G, K, S o U; sin embargo, requiere precisar los criterios para su medición y la suficiencia de los mismos. En el

nivel componente, en cuatro de los siete indicadores propuestos, así como los indicadores de nivel de actividad el método de cálculo debe perfeccionarse, debido a inconsistencia en la descripción de las variables que se miden.

#### 2020-0-09100-07-0355-07-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ejercicios fiscales subsecuentes, revise y perfeccione su alineación, así como el diseño de la lógica vertical y de la lógica horizontal de la Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", con el propósito de identificar con claridad a la población que se pretende atender con el Programa presupuestario y perfeccionar la definición de sus indicadores estratégicos y operativos, a efecto de que éstos permitan hacer un adecuado seguimiento de los objetivos y evaluar el logro del programa, en términos de lo establecido en los apartados IV.2.1 "Contenido de la MIR" y IV.2.2, "Secuencia de elaboración de la MIR", subapartado "Supuestos", numeral 2 "Análisis de la lógica horizontal" y numeral 3 "Análisis de la lógica vertical", de la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, y del apartado IV Reglas para la identificación de los elementos mínimos en la construcción de indicadores, subapartado IV.6 Frecuencia de medición, de la Guía para el Diseño de Indicadores Estratégicos, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

#### **2.** *Planeación de políticas públicas para el Sistema Portuario Nacional*

Una adecuada planeación permite la realización de actividades destinadas al desarrollo de programas y formulación, diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas y sus estrategias en materia del sector marítimo.

El Sistema Portuario Nacional en 2020 se integró de 117 puertos y terminales, de los que el 12.8% (15) son terminales fuera de puerto; el 22.2% (26) son Administradoras Portuarias Integrales (16 Federales, 6 Estatales, 2 están a cargo de FONATUR, 1 es privada y 1 no está concesionada); el 35.0% (40) son puertos de cabotaje<sup>3/</sup> y el 30.8% (36) son puertos de altura<sup>4/</sup> y cabotaje.

---

<sup>3/</sup> Los puertos de cabotaje son aquellos en los que se realiza el transporte de carga y pasajeros entre puertos de un mismo país, navegando relativamente cerca de la costa.

<sup>4/</sup> Los puertos de altura son aquellos que atienden embarcaciones, personas y bienes de navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, contó con mecanismos de planeación de mediano plazo del subsector marítimo portuario y en las Administraciones Portuarias Integrales (API), ya que en ese año diseñó y formuló políticas y estrategias nacionales y específicas, así como objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de la secretaría a mediano plazo, de los cuales uno se diseñó para consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante, en el que se definieron sus estrategias y acciones; no obstante, se identificaron áreas de mejora para contar con información clara, suficiente y pertinente en la materia, como se detalla a continuación:

- Los hallazgos de la revisión, en materia de planeación, evidencian que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, reportó en la Cuenta Pública para el indicador “Porcentaje de documentos de planeación estratégica elaborados respecto de los planeados”, el cumplimiento del 100.0% de la meta de 647 documentos de planeación estratégica.
- Se constató que, en 2020, las unidades responsables del subsector marítimo portuario reportaron un cumplimiento de 96.6% (28) de los 29 documentos de planeación estratégica para el diseño y elaboración de la política de comunicaciones y transportes en el Sistema Portuario Nacional.
- Con la revisión del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, se constató que, para 2020, la SICT diseñó y formuló políticas y estrategias nacionales y específicas, así como objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de la secretaría a mediano plazo, de los cuales uno se diseñó para consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante, en el que se definieron sus estrategias y acciones. Asimismo, se identificó que en el Programa Anual de Trabajo de la SICT para 2020, establecieron siete estrategias y 65 líneas de acción, de las que el 81.5% (53) contó con metas específicas a realizar en 2020 y en el 19.5% (12) no se identificaron metas para ese año, las acciones se orientaron a consolidar la red de infraestructura portuaria mediante el Sistema Intermodal Portuario Costero (SIPCO) para favorecer el desarrollo regional de los estados costeros (agrupados en cinco regiones costeras: Región Noroeste, Región Noreste, Región Centro, Región Sursureste y Región Peninsular); fomentar el comercio marítimo nacional mediante el desarrollo de la marina mercante con el establecimiento de nuevas rutas comerciales y mayor participación de embarcaciones con bandera mexicana, y para apoyar la industria naval y educación náutica primordialmente.
- De los 117 terminales y puertos que integran el Sistema Portuario Nacional, se constató que en el PSCT 2020-2024 se establecieron acciones específicas del 20.5% (24) de las terminales y puertos, por lo que se identificaron áreas de oportunidad, ya que se requiere fortalecer las acciones de planeación de mediano plazo en las 93 terminales y puertos restantes.

- Asimismo, se identificó que, la planeación nacional en materia de puertos, se centró en 14 API federales, las cuales concentraron el 79.6% (39) de las 49 acciones específicas para el desarrollo de puertos descritas en el programa sectorial, el 18.4% (9) de acciones se enfocaron a nueve puertos de cabotaje, y el 2.0% (1) una acción específica correspondió a un puerto de altura y cabotaje.
- Por lo que respecta a los instrumentos de planeación de las 14 Administradoras Portuarias Integrales sectorizadas a la SICT, en 2020, ninguna contó con un Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) alineado al PSCT 2020-2024 por encontrarse aún vigentes, ya que el 35.7% (5) tenía un periodo de vigencia de 2015-2020; el 14.3% (2) con vigencia de 2016-2021; el 14.3% (2) de 2017-2022; el 7.1% (1) vigente de 2018-2023, y el 14.2% (2) de 2019 a 2024 <sup>5/</sup>, los cuales contaron con un diagnóstico de la situación del puerto que le corresponde, objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción orientadas a la modernización y mantenimiento de la infraestructura portuaria, a la competitividad portuaria, a fomentar el conectar los puertos con el sistema intermodal de transporte y la conectividad con otros centros de desarrollo industrial y comercial de las áreas de influencia que tienen los puertos, entre otros aspectos, y que estableció metas quinquenales de “mantenimiento de infraestructura y equipamiento”, de “construcción y modernización de infraestructura y equipamiento” y “desarrollo de la operación portuaria y logística”, así como indicadores de desarrollo portuario, entre los que se incluye “Infraestructura portuaria desarrollada”, “Productividad de maniobras portuarias”, “Tiempo promedio de estadía de autotransporte de carga contenerizada en el puerto”, “Modernización de infraestructura portuaria para contenedores”, “Mejoramiento de infraestructura y equipamiento portuario”, “Cantidad de pasajeros en cruceros”, entre otros. No obstante, se identificaron áreas de mejora, ya que se requiere fortalecer los programas maestros del 14.2% (2) de las API.
- Asimismo, con la revisión de nueve oficios de autorización de modificación a los PMDP se identificó que, en 2020, de las 14 API sectorizadas, el 21.4% (3) de las API (Manzanillo, Lázaro Cardenas y Dos Bocas) realizaron modificaciones menores con ajuste en las metas programadas de ampliación y mantenimiento de los puertos; el 21.3% (3) de las API (Tampico, Veracruz y Progreso) se realizaron tanto modificaciones menores como sustantivas en el que se ajustaron metas programadas, se realizaron cambios en las áreas terrestre y marinas concesionadas y de la prestación de los servicios de cabotaje; el 21.3% (3) de las API (Ensenada, Altamira y Tuxpan) realizaron modificaciones sustantivas relacionadas con ajustes en las áreas concesionadas y de permisos otorgados, y en el 35.7% (5) API (Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta y Puerto Madero) no se realizaron modificaciones a los PMDP. Lo anterior evidenció que la SICT, en 2020,

---

5/ El PMDP de la API de Mazatlán con periodo de vigencia 2019-2020, fue autorizado en noviembre de 2019, en la presentación del programa se identificó que se alinea con el objetivo 3.6 del PND 2019-2024 y no se identificó alineación con el PSCT 2020-2024 debido a que se publicó el 24 de julio de 2020.



---

contó con áreas de mejora, debido a que requiere contar con programas maestros actualizados y alineados al PSCT 2020-2024 y al PND 2019-2024 en la API sectorizadas, así como contar con un programa de trabajo en el que se definiera las acciones a seguir por parte de las API sectorizadas para la actualización de dichos documentos, a fin de alinearlos a la política pública en materia del Sistema Portuario Nacional plasmada en los documentos de mediano plazo.

- En cuanto a los instrumentos de planeación de corto plazo de las 14 API sectorizadas, la SICT acreditó que el 64.3% (9) API (Mazatlán, Lázaro Cárdenas, Puerto Madero, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Dos Bocas y Progreso) elaboraron y autorizaron los Programas Operativos Anuales (POA) correspondientes al ejercicio fiscal de 2020. De los 9 POA autorizados, el 55.6% (5) se autorizaron el primer trimestre del año; el 22.2% (2) en el segundo trimestre, y el 22.2% (2) en el cuarto trimestre de 2020. En el 21.4% (3) de los POA de las API (Guaymas, Topolobampo y Puerto Vallarta) se presentaron los programas de revisión a los que se recomendó realizar adecuaciones para su alineación con los PMDP; no obstante, se identificaron áreas de oportunidad, debido a que la dependencia fiscalizada debe fortalecer sus mecanismos de control con el propósito de contar con evidencia documental del 14.3% (2) POA de las API (Ensenada y Manzanillo) restantes a fin de contar con elementos necesarios para realizar una planeación oportuna y adecuada.
- Como hechos posteriores, en el transcurso de la auditoría, la dependencia fiscalizada proporcionó mediante el oficio núm. 2837/2021 del 16 de noviembre de 2021 el “Acuerdo por el que se aprueban los Programas Institucionales de las Administraciones Portuarias Integrales 2020-2024” (PIAPI), publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de febrero de 2021, con el que acreditó la elaboración de los Programas Institucionales de las 14 API sectorizadas para el periodo 2020-2024 y cuyo propósito fue “considerar una estrategia de largo plazo en el que se establecieron objetivos, estrategias y acciones que garanticen el desarrollo sustentable de los puertos y de la zona costera de su injerencia”. Con su revisión se verificó que contienen, entre otros aspectos, la situación actual de los puertos concesionados, se establecieron dos objetivos prioritarios, el primero para “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 las API sectorizadas; el segundo, para su vinculación con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024; asimismo, en los PIAPI se definieron dos estrategias prioritarias: “Incrementar el Movimiento de Carga de los Puerto” e “Incrementar la generación de empleos” en los puertos de las API sectorizadas para que sean un puente de desarrollo de la región de su área de influencia; además, se establecieron tres indicadores denominados “Incremento Movimiento de Carga Portuaria y empleo de API (...)”, “Movimiento de Carga Portuaria de API (...)” y “Incremento en el empleo en la API (...)”, por lo que se solventa lo observado.

- En lo que se refiere a las 12 API no sectorizadas, la dependencia fiscalizada proporcionó ocho (66.7%) PMDP de las API de Salina Cruz, Baja California Sur, Matamoros, Sistema Portuario Veracruzano, Campeche, Quintana Roo, Cabo San Lucas y Acapulco, así como el POA de Salina Cruz; y del 16.7% (2) acreditó que solicitaron aprobación de los PMDP de las API Coatzacoalcos y Bahías de Huatulco para el periodo 2020-2025; sin embargo, se identificaron áreas de mejora, ya que la dependencia fiscalizada debe fortalecer sus mecanismos de control con el propósito de contar con evidencia documental del 16.6% (2) de los PMDP, y de los 11 de los POA restantes.
- En el transcurso de la auditoría y en atención de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, como hechos posteriores, la dependencia fiscalizada acreditó el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) de Coatzacoalcos y las acciones emprendidas en los puertos Frontera y Bahías de Huatulco para la actualización de su PMDP. Asimismo, proporcionó el PMDP del API Coatzacoalcos con vigencia para el periodo 2021-2026 y los oficios con los que se solicitó su revisión, aprobación y autorización; además, evidenció las acciones destinadas a conminar al API de Frontera y al API de Bahías de Huatulco, para la actualización de sus respectivos PMDP, mediante los oficios núm. 1523/2021 y 1524/2021, ambos del 23 de diciembre de 2021, en el que la Dirección General de Puertos indicó a las API la obligación de renovar sus PMDP y sujetarse al mismo en todo momento que dure la concesión, y solicitó la renovación de la vigencia, debido a que los programas vencieron el 13 de noviembre de 2011 y el 19 de diciembre de 2017 respectivamente, por lo que deben presentar el nuevo PMDP de los puertos otorgados en la concesión. En cuanto a los POA, se identificó que dichos programas ya no se registraran conforme a lo establecido en su normativa aplicable, por lo que se atiende lo observado.

#### 2020-0-13100-07-0355-07-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Marina, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas como autoridad marítimo portuaria, especifique y formalice las acciones de planeación realizadas en terminales y puertos del Sistema Portuario Nacional y la vinculación con las acciones de planeación de mediano plazo, con el propósito de fortalecer la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, en términos de lo establecido en los artículos 30, fracción V Bis, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 27, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, Cuarta Norma. Información y Comunicación, disposiciones 13 Usar Información relevante y de calidad y 15.08 Métodos apropiados de comunicación, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

### **3. *Coordinación en la ejecución de políticas del Sistema Portuario Nacional***

Una adecuada coordinación con dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno y el sector privado en sus acciones para la implementación de políticas públicas permite la evaluación de los planes, programas y proyectos prioritarios, respecto a su avance y los resultados alcanzados en un periodo de tiempo determinado.

El Sistema Portuario Nacional en 2020 se integró de 117 puertos y terminales, de los que el 12.8% (15) son terminales fuera de puerto; el 22.2% (26) son Administradoras Portuarias Integrales (16 Federales, 6 Estatales, 2 están a cargo de FONATUR, 1 es privada y 1 no está concesionada); el 35.0% (40) son puertos de cabotaje y el 30.8% (36) son puertos de altura y cabotaje.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, contó con mecanismos de coordinación con los gobiernos de los estados de Colima, Michoacán, Tabasco y Yucatán, con la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEITRAM) y el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) para la realización de actividades comunes en pro del sector marítimo portuario, así como las Administradoras Portuarias Integrales (API); no obstante, se identificaron áreas de mejora para medir, evaluar y dar seguimiento a sus objetivos en la materia, como se detalla a continuación:

- En 2020, la SICT contó con cuatro instrumentos de colaboración vigentes celebrados con entidades federativas costeras: un Convenio de Colaboración firmado con el estado de Colima (con vigencia indefinida a partir de 2019) y tres Bases de Colaboración (vigentes para el periodo 2019-2024) que se realizaron con los estados de Michoacán, Tabasco y Yucatán, cuyo objetivo fue establecer las bases o los términos para el desarrollo y ejecución de acciones y proyectos estratégicos en materia marítimo portuario; con la revisión de los acuerdos celebrados se constató que la dependencia fiscalizada realizó acciones de coordinación para fomentar y fortalecer el desarrollo de los puertos de las API de los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Progreso y de Tabasco (en los puertos de Progreso y Sánchez Magallanes) en el que se establecieron las bases o los términos de colaboración entre los Gobiernos Federal y Estatal, así como las actividades comunes a realizar para el desarrollo de proyectos marítimo portuarios que comprende acciones para respetar y cumplir las opiniones, requisitos y obligaciones que son convenidos, el intercambio de estudios e información técnica de los proyectos y el apoyo con asesorías, consultoría o emisión de opiniones de acuerdo con el ámbito de competencia de las partes; así como los proyectos a ser ejecutados de manera

coordinada entre los dos niveles de gobierno, en el que se especifica el tipo de proyecto (ampliaciones, mejoras, construcción de vialidades, mantenimiento, dragado, entre otros), la participación económica y de promoción que realizaran los gobiernos federal y estatal como promotores del desarrollo económico (industrial y de servicios), la participación del sector privado mediante financiamiento público-privado en el desarrollo de los proyectos de las terminales dentro de los puertos y de las industrias que se asentarán en torno de ellos.

- Por otra parte, la SICT acreditó que, en 2020, tuvo vigentes 2 convenios de concertación de acciones para el periodo 2019-2024 con la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) y la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEITRAM) cuyo objetivo se orientó a elaborar de manera conjunta entre la SICT y los organismos privados un diagnóstico de las necesidades del sector marítimo portuario y logístico para desarrollar proyectos en donde se fomente el tráfico de cabotaje en el Golfo de México y en el Océano Pacífico, mediante un análisis comparativo de flujos de carga que se pudiera transportar vía terrestre y que podría complementarse con el cabotaje en las rutas que se identifiquen; asimismo, elaboró el proyecto de Convenio General de Colaboración con el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) para la realización de actividades comunes en pro del sector marítimo portuario. Con lo anterior, la SICT acreditó que promovió acciones de coordinación al realizar acuerdos o convenios de colaboración con dependencias y entidades del Gobierno Federal y de los gobiernos estatales costeros que le permitieron la formulación, instrumentación y evaluación de la política de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional.
- En cuanto a la coordinación realizada por la SICT con las Administradoras Portuarias Integrales (API), en las 14 API sectorizadas se comprobó que, en 2020, la dependencia fiscalizada les dio a conocer mediante los oficios circulares el contenido a presentar en las sesiones ordinarias de los Comités de Administración realizados, así como 56 actas de las cuatro sesiones ordinarias del Consejo de Administración celebradas en ese año en las 14 API; además, se constató que la SICT contó con instrumentos que le permitieron conocer, por cada una de las API, la situación que guardaban los puertos concesionados, el régimen en términos de su situación financieras y de cumplimiento normativo, el avance de las metas y objetivos plasmados en los POA y de la situación que mantenían los contratos de sesión de derechos para el otorgamiento de servicios dentro de los puertos concesionados.
- Respecto de las 12 API no sectorizadas, la SICT acreditó que realizó acciones de coordinación en 4 API estatales (Baja California Sur, Campeche, Quintana Roo y Tamaulipas) y de 2 API federales no sectorizadas (Coatzacoalcos y Salina Cruz), se comprobó que la SICT emplea como principal instrumento de coordinación las Sesiones del Comité de Planeación, en el que se verificó que participan los

representantes de la administración del puerto, de la SICT, de los cesionarios y de los prestadores de servicios; asimismo, que en las sesiones se analizan los cambios o ajustes necesarios al PMDP como resultado de la operación de los puertos y que son notificados a la SICT para su autorización mediante los oficios de solicitud de cambios menores o mayores al PMDP, a fin de mantenerlos alineados con los programas de mediano plazo del Gobierno Federal. Asimismo, en dicho órgano colegiado se analizan los cambios o ajustes a las metas e indicadores del PMDP, la actualización de los prestadores de servicios y, en su caso, la presentación de un nuevo PMDP atendiendo el periodo de vigencia que tienen. No obstante, la SICT requiere proporcionar los criterios y la programación que siguió para realizar y dar seguimiento a las sesiones de los Comités de Planeación.

- Por lo que respecta a las 6 API no sectorizadas restantes (2 API estatales, 2 API concesionadas a FONATUR, 1 API privada 1 API no concesionada), se identificaron áreas de oportunidad, ya que la dependencia fiscalizada debe establecer acciones o mecanismos en materia de coordinación con el propósito de “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, conforme a lo establecido en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, 2020-2024.
- Para evaluar la cobertura que tuvo la SICT, en 2020, de las acciones de coordinación que realizó mediante sesiones ordinarias con diferentes actores que participan en subsector marítimo portuario, se efectuó un análisis por régimen de concesión y de administración de los 117 puertos y terminales que integran el Sistema Portuario Nacional, el 14.5% (17) de los puertos habilitados por el gobierno federal se encontraban bajo administración de las API sectorizadas; el 31.7% (37) de los puertos en las 12 API no sectorizadas, y el 53.8% (63) puertos estaban fuera de las API, con lo que se evidenció que, en 2020, la SICT realizó sesiones ordinarias para la formulación, instrumentación y evaluación de la política de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional en el 32.4% (38) de los puertos habilitados por el Gobierno Federal que están concesionados y bajo la administración de las 14 API sectorizadas, 2 API federales no sectorizadas y 4 API estatales; no obstante, requiere fortalecer las acciones de coordinación en el 67.6% (79) de los puertos restantes.
- La SICT, en 2020, reportó un avance del 91.6% (22) para la meta de 24 documentos de planeación estratégica como instrumentos de medición de las acciones de coordinación, establecido en su programa de trabajo. De los 22 documentos realizados, el 54.6% (12) fueron informes de seguimiento de avance del programa presupuestario de las empresas de participación estatal mayoritaria coordinadas del subsector; el 18.2% (4) correspondieron a informes de instrumentos de planeación

estratégica del control corporativo de las empresas de participación estatal mayoritaria coordinadas del subsector; el 18.2% (4) fueron informes de las actas de Consejo de Administración de las empresas de participación estatal mayoritaria coordinadas del subsector; el 4.5% (1) fue del Informe de las acciones para fomentar la participación de los sectores público, social y privado en los puertos concesionados a las empresas de participación estatal mayoritaria coordinadas del subsector, y el 4.5% (1) correspondió al informe de Asambleas de accionistas de las empresas de participación estatal mayoritaria coordinadas del subsector. Con la revisión de los documentos, se constató que contaron con un resumen ejecutivo del cumplimiento de las atribuciones generales de la unidad responsable que los emiten, sobre las inversiones en materia de infraestructura portuaria, así como el número de sesiones de los Consejos de Administración y de Asambleas de Accionistas de las API sectorizadas. Por lo que su contenido requiere precisar el establecimiento de mecanismos de coordinación implementados para la ejecución de los objetivos establecidos en la planeación de mediano plazo, para el subsector marítimo. Respecto de los dos informes de gestión de la participación en foros internacionales, la SICT reportó que se cancelaron los eventos por la pandemia del COVID 19.

- Asimismo, la dependencia fiscalizada informó que, en 2020, inició un plan de mejora que formuló la Dirección General de Puertos (DGP) y el Instituto Mexicano de Transporte (IMT) “Con el objetivo de construir y mejorar los indicadores en materia marítimo-portuaria, en el que se trabajó en 20 indicadores con 93 variables, de las cuales se tienen 85 variables disponibles, 22 correspondientes a la Dirección General de Puertos (DGP) y 63 en la Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA)”, de las 8 restantes, una está a cargo de ASIPONAS y de 7 la DGP está planeando la metodología de recopilación o acceso a la información, por lo que se está en espera de la aprobación del IMT; una vez aprobados los formatos y sus contenidos se iniciará con la primera etapa (de implementación) con los principales puertos como prueba piloto. No obstante, se identificaron áreas mejora, debido a que la dependencia fiscalizada requiere recabar la evidencia documental de lo reportado, a fin de fortalecer sus mecanismos de control para contar con la información clara, pertinente y suficiente.
- En el transcurso de la auditoría y en atención de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, la dependencia fiscalizada proporcionó una minuta de trabajo del 31 de enero de 2020 en la que se reportó que el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) solicitó el apoyo de la Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria (UPEMP), a fin de definir una estrategia para recabar la información de las APIS, las terminales y las aduanas portuarias e integrar un Sistema de Indicadores Portuarios. Asimismo, como hechos posteriores, remitió en formato Excel, la definición de 19 indicadores con 108 variables, y un correo electrónico con fecha del 12 de octubre de 2021, en el que la secretaría solicitó al IMT las observaciones correspondientes y retroalimentación del

documento. Sin embargo, la entidad fiscalizada no especificó cómo los 19 indicadores con 108 variables contribuyen o se relacionan a cuantificar de manera pertinente las actividades de coordinación en la ejecución de políticas del Sistema Portuario Nacional. Por lo anterior, se mantiene la observación, a efecto de no duplicar la recomendación relativa a establecer objetivos, indicadores y metas para cuantificar las actividades de coordinación en la formulación e instrumentación de la política de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional, ésta se reporta en el Resultado núm. 7 “Avances de la política en materia de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional” del presente informe.

#### 2020-0-13100-07-0355-07-002 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Marina, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas como autoridad marítimo portuaria, acredite las acciones de coordinación realizadas en 16 puertos que fueron administrados en 6 API no sectorizadas y 63 puertos que están fuera del régimen de las API, para la implementación de las políticas públicas en materia marítimo-portuario, y establezca, en ejercicios subsecuentes, una estrategia de coordinación con el propósito de fortalecer y consolidar el sistema portuario nacional y la marina mercante como detonadores del desarrollo regional, en términos de lo establecido en los artículos 16, fracción I, de la Ley de Puertos; 31, fracciones X y XVIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, Cuarta Norma. Información y Comunicación, disposiciones 13 Usar Información relevante y de calidad y 15.08 Métodos apropiados de comunicación, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

#### **4.** *Ejecución de políticas públicas del Sistema Portuario Integral*

Una adecuada ejecución de las políticas públicas permite constatar los avances en la instrumentación de las acciones que fueron diseñadas para el cumplimiento de los objetivos establecidos en los documentos de planeación nacional de mediano plazo.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, realizó acciones cuantificables específicas para contribuir con la implementación de las políticas públicas en materia del sistema portuario nacional y la marina mercante; no obstante, presentó áreas de mejora para recabar la evidencia documental de los resultados obtenidos en la materia, como se detalla a continuación:

- Se constató que, en 2020, la SICT ejecutó el 63.9% (23) de las 36 actividades que programó para ese año. De las 23 actividades realizadas, el 69.6% (16) correspondieron a la aprobación de proyectos marítimo-portuarios; verificaciones de terminación de obras; revisiones de modificaciones técnicas para la delimitación de los recintos portuarios; opiniones técnicas para las modificaciones a los Programas Maestros de Desarrollo Portuario (PMDP); la construcción del muelle de usos múltiples en Salina Cruz, Oaxaca; la optimización del proyecto ejecutivo en Puerto Márquez, Acapulco, Guerrero; elaboración de los proyectos para el dragado; elaboración y actualización de análisis de costo-beneficio para registro en cartera de inversiones; solicitudes para autorización de modificaciones menores y sustantivas de los PMDP, y de las reglas de operación de los puertos concesionados; registro de los POA; otorgamiento de títulos de concesión, permisos y autorizaciones fuera de las áreas concesionadas a las API; modificaciones a los títulos de concesión que promuevan las API; verificaciones documentales al cumplimiento de las obligaciones contraídas en los títulos de concesión otorgados a las API; autorizaciones (opiniones) técnicas para la construcción u operación de obras destinadas a modernizar la infraestructura portuaria, y el registro de a solicitud de las API de contratos de cesión parcial de derechos, de prestación de servicios, modificaciones o prórrogas de contratos de cesión y de prestación de servicios; y el 30.4% (7) fueron actividades relacionadas con el proyecto de la “Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval”, actualización de los “Lineamientos para llevar a cabo operaciones de cabotaje”; proponer a los consejos de administración de las API la aprobación de un esquema preferencial de tarifas para incentivar el tráfico de cabotaje; el establecimiento de rutas de Transporte Marítimo de Corta Distancia con Mesoamérica; elaborar el plan de trabajo de la Comisión Interinstitucional de Cabotaje y de Transporte Marítimo de Corta Distancia; celebrar el Convenio de Concertación entre la CGPMM, la Administración General de Aduanas y la SRE, así como presentar Reglas de Operación para tráfico de cabotaje y corta distancia.
- Por lo que respecta al 11.1% (4) de actividades programadas, éstas fueron postpuestas como consecuencia del de la disminución de actividades por la COVID-19, se relacionaron con trabajar de manera conjunta con el sector privado para agilizar los trámites relacionados con el registro de empresas navieras y de embarcaciones; celebrar contratos de maniobra en puertos; revisar las Reglas de Operación del Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (FONDEMAR), y determinar la metodología adecuada de medición del contenido nacional en embarcaciones construidas en México de manera conjunta con la Secretaría de Economía. El 2.8% (1) no se realizó por falta de recursos para realizar obras para la restitución de la playa erosionada en Puerto Marqués, Acapulco, Guerrero
- Respecto del 22.2% (8) de las actividades programadas restantes, se identificaron áreas de mejora, debido a que la dependencia fiscalizada debe fortalecer sus mecanismos de control con el propósito de contar con evidencia documental de la



ejecución de las políticas públicas en materia del sistema portuario nacional y la marina mercante correspondientes de las actividades programadas.

- Con la revisión del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024 y del Programa de Trabajo 2020 de la SICT, se constató que la entidad fiscalizada estableció 65 líneas de acción para la implementación de políticas en el subsector marítimo portuario, de las que 81.5% (53) contó con metas específicas a realizar en 2020 y en el 18.5% (12) de las líneas de acción no programó metas para ese año. La SICT reportó la ejecución del 49.1% (26) de las 53 líneas de acción con metas específicas para 2020. De las 26 acciones ejecutadas en 2020, el 65.4% (17) correspondieron a inversiones para ampliación o mantenimiento del Sistema Portuario Nacional; el 15.4% (4) fue para promover la creación de una nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval y aumentar la participación de embarcaciones de bandera mexicana, el 11.5% (3) para promover nuevas rutas de transporte marítimo de corta distancia y 7.7% (2) para incrementar la construcción, reparación y modernización de embarcaciones en astilleros mexicas, así como del diseño de esquemas para su financiamiento, del que proporcionó evidencia documental para sustentarlo; sin embargo, requiere fortalecer sus sistemas de información para contar con evidencia documental de las acciones reportada en los informes de Avances de Inversión de la SICT, los Avances de POA y de Autoevaluación de 2020 de las API sectorizadas. En el 9.4% (5) de las 53 acciones programadas se recalendarizó su ejecución debido a que, en 2020, no se le asignaron recursos, relacionadas con la rehabilitación, ampliación y dragado de puertos. Asimismo, del 41.5% (22) de las acciones restantes, la SICT requiere recabar la evidencia documental de su implementación. De las 22 acciones, el 68.2% (15) se relacionaban con inversiones de ampliación o mantenimiento de los puertos, y el 31.8% (7) al desarrollo y fortalecimiento de la marina mercante y la educación naval.

#### 2020-0-13100-07-0355-07-003 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Marina, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas como autoridad marítimo portuaria, acredite las actividades específicas que fueron programadas para la ejecución de la política pública en materia marítimo-portuaria, así como las acciones establecidas en el Programa de Trabajo, y delimite, en ejercicios subsecuentes, a los responsables de las actividades con el propósito contar con información suficiente para fortalecer y consolidar el sistema portuario nacional y la marina mercante como detonadores del desarrollo regional y establezca medidas de supervisión para garantizar su desarrollo, en términos de lo establecido en los artículos 45, párrafo primero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 27, fracción I, y 28, fracción II, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, Cuarta Norma. Información y Comunicación, disposiciones 13 Usar Información relevante y de calidad y 15.08 Métodos apropiados de comunicación, del Acuerdo por el que se emiten las

Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

##### **5. *Evaluación de la política del Sistema Portuario Nacional***

Un adecuado seguimiento de las acciones en la ejecución de las políticas públicas permite comprobar la eficiencia y efectividad, así como identificar logros y debilidades para proponer medidas correctivas que mejoren el desempeño del programa y, mediante la evaluación de los logros alcanzados, formular recomendaciones respecto de su avance, resultados e impacto.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, contó con un marco normativo que le dio atribuciones relacionadas con la política del Sistema Portuario Nacional (SPN), en específico en materia de seguimiento y evaluación; no obstante, se identificaron áreas de mejora para medir, evaluar y dar seguimiento a sus objetivos en la materia, así como de recabar la evidencia documental de los resultados obtenidos, como se detalla a continuación:

- Los hallazgos de la revisión, en materia de seguimiento y evaluación, evidencian que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, estableció el indicador “Porcentaje de documentos de monitoreo elaborados respecto de los planeados” del cual reportó en la Cuenta Pública 2020 un cumplimiento del 100.0% de la meta programada.
- Asimismo, se constató que, en 2020, las unidades responsables del subsector marítimo portuario de la SICT elaboraron 25 informes de actividades, de los cuales el 12.0% (3) correspondieron a la información que generó e incorporó en el Informe de Gobierno y el Informe de Labores de la SICT; así como el Informe de Avances y Resultados 2020 de los Programas Derivados del PND de los resultados relevantes en materia marítimo portuaria, y el 88.0% (22) de los informes restantes, correspondieron al seguimiento de la gestión de las 14 Administraciones Portuarias Integrales (API) sectorizadas que incluye la información del seguimiento mensual a los Programas Operativos Anuales, el Informe de Autoevaluación anual y el seguimiento de las sesiones de los Comités de Administración de las API sectorizadas, en la que destaca la información sobre la situación financiera, los negocios realizados.
- Como hechos posteriores, en el transcurso de la auditoría, la SICT informó y señaló, mediante el oficio núm. 719/2021 del 11 de noviembre de 2021, que “con el objetivo de construir y mejorar los indicadores en materia marítimo-portuaria, se

trabajó en 20 indicadores con 93 variables, de las cuales: se tienen 85 variables disponibles, 22 correspondientes a la Dirección General de Puertos y 63 en la Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA), 1 variable se puede solicitar a las ASIPONAS y/o Terminales, en el caso del resto (7) se está planeando la metodología de recopilación o acceso a la información”.

- Asimismo, señaló que “el plan de mejorar los indicadores inició en 2020, en conjunto con el Instituto Mexicano de Transporte (IMT) realizaron reuniones remotas para la incorporación de nuevas variables a las estadísticas marítimo-portuarias, que permitan generar nuevos indicadores del subsector, y la Dirección General de Puertos diseñó los formatos y el diccionario de datos”. Además, en 2021, “(...) se revisaron y presentaron los formatos de captura de las bases de datos de las variables que integrarán los indicadores, se presentaron formatos para generar nuevas variables, y se está a la espera del Vo.Bo. por parte del IMT, a la propuesta final emitida por esta Coordinación General. Una vez acordado los formatos y sus contenidos, se iniciará con la primera etapa con los principales puertos como pruebas piloto para el llenado de la información comentada. Posteriormente, identificando posibles cambios y mejoras, se implantará para todo el Sistema Portuario Nacional”.
- En el transcurso de la auditoría y en atención de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, la dependencia fiscalizada proporcionó la evidencia documental de las acciones de mejora de indicadores, mediante la minuta de trabajo del 31 de enero de 2020 en la que se reportó que el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) solicitó el apoyo de la Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria (UPEMP), a fin de definir una estrategia para recabar la información de las APIS, las terminales y las aduanas portuarias e integrar un Sistema de Indicadores Portuarios. Asimismo, remitió en formato Excel 19 indicadores con 108 variables relacionados con: 1) el tiempo de fondeo de buques en puerto; 2) la intensidad de uso de la infraestructura de muelles comerciales; 3) productividad de carga/descarga en muelle; 4) ocupación de muelles por productividad en carga/descarga; 5) índice de conectividad marítima; 6) tiempo operativo de buque en puerto; 7) costo de escala en el puerto; 8) capacidad de atención a buques según sus dimensiones; 9) intensidad de uso de las concesiones portuarias; 10) disponibilidad de las terminales de contenedores; 11) intensidad de ocupación de las terminales y puerto; 12) tiempo de estadía de la mercancía; 14) distribución de carga refrigerada; 15) movimiento de contenedores vacíos y relación llenos/vacíos; 16) tiempo de entrega de camión (Truck-Turn Time); 17) intensidad de uso de la infraestructura en la entrega/recepción por ferrocarril; 18) intensidad de uso de la infraestructura en la entrega/recepción por autotransporte; 19) alcance de la zona de influencia portuaria (Hinterland), y 20) Distribución modal de los sistemas de transporte terrestre, así como 9 formatos diseñados para la recopilación de la información, y un correo electrónico de fecha 12 de octubre de 2021, en el que la secretaría solicitó al IMT las observaciones correspondientes y

retroalimentación del documento. Sin embargo, los 19 indicadores con 108 variables están diseñados para medir la eficiencia de las actividades que se realizan en los puertos, y en los mismos no se identificó indicadores específicos que permitan medir las acciones de seguimiento y evaluación. Por lo anterior, se mantiene la observación. a efecto de no duplicar la recomendación relativa a establecer objetivos, indicadores y metas para cuantificar las actividades de seguimiento y evaluación en la formulación e instrumentación de la política de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional, ésta se reporta en el Resultado núm. 7 “Avances de la política en materia de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional” del presente informe.

- En cuanto a las acciones de evaluación realizadas por la SICT como coordinadora de sector, se identificó que, en 2020, la secretaría realizó el seguimiento <sup>6/</sup> de 54.7% (29) de las 53 acciones ejecutadas, de las cuales el 75.9% (22) de las acciones correspondieron a las cinco estrategias prioritarias vinculadas al Sistema Intermodal Portuario Costero (SIPCO), e inversiones para ampliación o mantenimiento del sistema portuario nacional; y el 24.1% (7) se orientaron a la creación de una nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria naval para el desarrollo de la marina mercante, así como al inicio de nuevas rutas de transporte marítimo de corta distancia. Respecto del 45.3% (29) de las acciones restantes, se identificaron áreas de mejora, debido a que la dependencia fiscalizada requiere fortalecer sus mecanismos de control para contar con información relevante y de calidad, así como establecer acciones de evaluación de los avances obtenidos hasta 2020 de cada una de las metas establecidas en el programa sectorial, con el propósito de identificar los resultados e impacto de éstas y, en su caso, recomendaciones para redireccionar la política pública. Como resultado de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, la Secretaría de Marina (SEMAR), como dependencia que asumió la coordinación del sector marítimo portuario, a partir de 2021, mediante los oficios núm. 0002/2022 del 3 de enero de 2022, la SEMAR proporcionó, como hechos posteriores, el “seguimiento a las líneas de acción correspondientes a las administraciones del Sistema Portuario Nacional” (API sectorizadas), en el que se identificó 42 acciones que fueron programadas en el Programa Sectorial de la SCT 2020-2024 en el que se reporta el avance físico y financiero al mes de noviembre de 2021 de obras de rehabilitación, ampliación o dragado en puertos del Sistema Portuario Nacional, con la que acreditó que ha dado continuidad y seguimiento a las obras programadas, con lo que subsana la observación realizada.

---

<sup>6/</sup> Para fines de la revisión de auditoría se consideró como acciones de seguimiento realizado por la SICT las que se reportaron al menos en dos de los documentos siguientes: el Informe de Avances de Inversión de la SICT, el informe de avances de POA o el Informe de Autoevaluación de 2020 de las API sectorizadas.

- Respecto de los mecanismos de evaluación en las Administradoras Portuarias Integrales (API), la SICT explicó que el principal instrumento para el seguimiento y evaluación de las acciones de política pública en materia portuaria que se realiza en las Administradoras Portuarias Integrales (API) sectorizadas son las actas de las sesiones de los Comités de Administración que se elaboran trimestralmente, por lo que “los resultados de las evaluaciones obtenidos son incluidos en las Carpetas de Consejo ya que en estas se incluyen los informes trimestrales inherentes a las actividades operativas y financieras de cada Administración Portuaria, y del cual se emiten para dichos efectos los acuerdos de consejo que permiten la continuidad de las mismas, en aras de fomentar el desarrollo portuaria nacional”.
- Se constató que, en 2020, la SICT coordinó y participó en las reuniones de las sesiones de los Consejos de Administración de las 14 API sectorizadas, lo que acreditó con 56 actas de las sesiones ordinarias efectuadas en ese año; con su revisión se comprobó que en el orden del día de las sesiones de consejo de administración se incluyó el informe de autoevaluación de las API, el seguimiento trimestral al Programa Operativo Anual (POA), el desarrollo de negocios de las API (el cual incorpora el seguimiento de contratos para la prestación de servicios portuarios), así como el seguimiento de los acuerdos del consejo, los cuales contienen información sobre la situación financiera, los negocios realizados, el cumplimiento normativo y legal y el estado que guardan los acuerdos de los comités de cada una de las API.
- En cuanto a las 12 API no sectorizadas y a los puertos que se encuentran fuera del régimen de las API, la SICT reportó que tiene los seguimientos trimestrales completos de 4 API (Baja California Sur, Campeche, Matamoros -El Mezquite- y Sistema Portuario Veracruzano); uno está incompleto (Acapulco) y de 7 API (Cabo San Lucas, Quintana Roo, Zihuatanejo, Bahías de Huatulco, Salina Cruz, Frontera y Coatzacoalcos) no presentó información de los informes trimestrales. Además, se constató mediante el oficio núm. 7.3-COVID.157/2020 del 24 de abril de 2020, que la API Quintana Roo estaba bajo observación, debido a que el POA 2020 no se ajustaba al Programa Maestro de Desarrollo Portuario vigente; por lo que se identificaron áreas de oportunidad, debido a que la dependencia fiscalizada requiere integrar la evidencia documental de lo reportado y justificar los motivos por los que no dispuso de la información completa, con el objetivo de acreditar el seguimiento y evaluación de las acciones para la implementación de políticas públicas en la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional.

#### 2020-0-13100-07-0355-07-004 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Marina, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas como autoridad marítimo-portuaria, acredite, mediante evidencia documental, los informes trimestrales completos de las Administraciones Portuarias Integrales no sectorizadas de Cabo San Lucas, Quintana Roo, Zihuatanejo, Bahías de Huatulco, Salina Cruz, Frontera y

Coatzacoalcos, así como el de Acapulco que reportó como incompleto, así como establecer, en ejercicios subsecuentes, mecanismos de control para contar con información pertinente, relevante y de calidad, con el objetivo de acreditar la evaluación de las acciones para la implementación de políticas públicas para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, en términos de lo establecido en los artículos 31, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, Cuarta Norma. Información y Comunicación, disposiciones 13 Usar Información relevante y de calidad y 15.08 Métodos apropiados de comunicación, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

#### 6. *Ejercicio de los recursos del Pp P001*

La revisión del ejercicio de los recursos se realiza para evaluar que se administren con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que están destinados.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, mediante el programa presupuestario (Pp) P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” ejerció en materia del Sistema Portuario Nacional 52,299.9 miles de pesos (mdp), 15.0% (9,247.9 mdp) menos que lo aprobado de 61,547.8 mdp; asimismo, se identificaron áreas de oportunidad, debido que requiere recabar la evidencia documental de lo reportado, como se muestra a continuación:

- La SICT, en 2020, mediante el Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” en materia del Sistema Portuario Nacional reportó en la Cuenta Pública el ejercicio de 52,299.9 miles de pesos (mdp), 15.0% (9,247.9 mdp) menos de lo aprobado de 61,547.8 mdp, debido a la aplicación de reducciones aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Asimismo, con la revisión de las 165 adecuaciones presupuestarias realizadas en el Pp P001, en 2020, y reportadas como aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, se identificó que correspondieron a reducciones en el presupuesto asignado por un monto de 9,247.9 miles de pesos.
- De los 52,299.9 miles de pesos asignados para la operación del Pp P001, el 96.7% (50,592.5 mdp) se registró en el capítulo de gasto 1000 “Servicios Personales”; el 2.7% (1,392.1 mdp), al capítulo 3000 “Servicios Generales”; el 0.3% (169.6 mdp), al

capítulo 2000 “Materiales y suministros”, y el 0.3% (145.7 mdp) al capítulo 4000 “Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas”, por lo que la entidad fiscalizada orientó la aplicación del gasto al cumplimiento de las actividades relacionadas con la generación de herramientas para el diseño e implementación de políticas públicas orientadas a la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.

- Para verificar que, en 2020, las operaciones realizadas por la SICT, con cargo a los recursos del programa presupuestario P001 en materia del sistema portuario nacional, se encontraron debidamente documentadas y que fueron consistentes con las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC), se analizó en la base de datos y el soporte documental proporcionado de 561 Cuentas por Liquidar Certificadas, con lo que la SICT acreditó que realizó cargos por 52,726.7 mdp, monto superior en 426.8 mdp (0.8%) a lo reportado en la Cuenta Pública por 52,299.9 mdp, diferencia que se originó por rectificaciones en 13 de las CLC emitidas.
- En el transcurso de la auditoría y en atención de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, respecto a la diferencia de 426.8 mdp, la SICT evidenció el reintegro a la TESOFE de 426.8 mdp, mediante 16 Reportes de Reintegro del SIAFF, para el capítulo de gasto 1000 “Servicios Personales” se comprobó un monto de 425.3 mdp, y para el capítulo 3000 “Servicios Generales” un importe de 1.5 mdp.

#### **7. Avances de la política en materia de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional**

Evaluar el avance a consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional permitiría asegurar que se aplicaron los recursos en la formulación y conducción de las políticas y programas para su desarrollo.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, realizó actividades de planeación, ejecución y evaluación de políticas públicas, con el propósito de consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional; no obstante, se identificaron áreas de mejora para medir, evaluar y dar seguimiento a sus objetivos en la materia, como se detalla a continuación:

- La SICT, en 2020, estableció el indicador “Porcentaje de UR del Ramo 9 que perciben que cuentan con suficientes herramientas para el diseño e implementación de sus Pp” del que reportó un cumplimiento de 100.0% de la meta programada.
- Asimismo, se constató que la SICT contó con un programa de trabajo en el cual asentó siete estrategias y 65 líneas de acción, de las que el 81.5% (53) contó con

metas específicas a realizar en 2020 y en el 19.5% (12) no programó metas para ese año, dichas actividades estuvieron orientadas a consolidar la red de infraestructura portuaria mediante el Sistema Intermodal Portuario Costero (SIPCO) para favorecer el desarrollo regional de los estados costeros (agrupados en cinco regiones costeras: Región Noroeste, Región Noreste, Región Centro, Región Sursureste y Región Peninsular); fomentar el comercio marítimo nacional mediante el desarrollo de la marina mercante con el establecimiento de nuevas rutas comerciales y mayor participación de embarcaciones con bandera mexicana, y para apoyar la industria naval y educación náutica primordialmente; sin embargo, requiere contar con información e indicadores de efectividad e impacto que permitan medir la contribución del Programa P001 en los avances para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.

- En el transcurso de la auditoría y en atención de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, la dependencia fiscalizada proporcionó el “Reporte Indicadores Programa de Trabajo 2021- Puertos y Marina Mercante”, en el que se identificó que la entidad fiscalizada incorporó dos indicadores específicos que se vinculan con la actividad realizada en los puertos, denominados “Índice de inversión esperada en las API’s” e “Incremento en el empleo generado por las API’s”, de los que proporcionó la ficha técnica correspondiente, en las que se identificó el método de cálculo, las metas intermedias para los años 2021, 2022, 2023 y 2024, el valor de la línea base, el valor observado durante el periodo de reporte, así como el porcentaje de avance de la meta intermedia y de la meta a 2024; sin embargo, requiere complementar la información con la memoria de cálculo que le permitió determinar la pertinencia de su aplicación y especificar la forma en que los indicadores le permiten medir la efectividad e impacto de las acciones programadas en los documentos de planeación de mediano plazo en materia del sistema portuario nacional; por lo que persiste la observación respecto de estos temas.

#### 2020-0-13100-07-0355-07-005 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Marina, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas como autoridad marítimo-portuaria, analice y justifique la forma en que los indicadores "Índice de inversión esperada en las APIs" e "Incremento en el empleo generado por las APIs" le permiten medir el impacto de la ejecución de las políticas públicas y, en ejercicios subsecuentes, diseñe y establezca los objetivos, indicadores y metas para complementar la medición de los resultados obtenidos en la planeación, coordinación, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en el Sistema Portuario Nacional, a fin de evaluar su contribución en la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional, en términos de lo establecido en los artículos 1, párrafo primero, y 27, párrafo segundo; 45, párrafo primero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, Cuarta Norma.



Información y Comunicación, disposiciones 13 Usar Información relevante y de calidad, y 15.08 Métodos apropiados de comunicación, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, y del Objetivo prioritario 4 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

#### **8. *Contribución del Pp P001 al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible***

Para dar atención a la resolución aprobada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, el 26 de abril de 2017, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el Ejecutivo Federal constituyó el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible como una instancia de vinculación del Ejecutivo Federal con los gobiernos locales, el sector privado, la sociedad civil y la academia y con el objetivo de “coordinar las acciones para el diseño, la ejecución y la evaluación de estrategias, políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la referida Agenda 2030, e informar sobre el seguimiento de sus objetivos, metas e indicadores”.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, con el Programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” en materia del sistema portuario nacional se alineó con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 Industria, Innovación e Infraestructura; asimismo, se identificaron áreas de mejora para medir, evaluar y dar seguimiento a sus objetivos en la materia, como se detalla a continuación:

- La SICT señaló que, en 2020, el Programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” en materia del sistema portuario nacional se alinea con el Objetivo 9 Industria, Innovación e Infraestructura y las metas 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos; 9.2 Promover y aumentar significativamente la contribución de la industria al empleo y al producto interno bruto, de acuerdo con las circunstancias nacionales, y 9.4 Modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientales racionales, sin que la entidad fiscalizada delimitara el tipo de contribución, para registrar el registro de su alineación estuvo registrada en el Sistema de Proceso Integral de Programación y Presupuesto (PIPP).

- Respecto a las actividades realizadas para contribuir al objetivo señalado, la SICT propuso lograr la consolidación y operación de los Sistemas Portuarios Nacionales por medio de la promoción del Sistema Intermodal Portuario Costero (SIPCO) basados en su ubicación geográfica y su vocación portuaria, así como ampliando las rutas de cabotaje y fomentando a la marina mercante nacional para el fortalecimiento del mercado interno y del desarrollo local, con fin de lograr una mayor interconexión entre los centros de producción y los centros de consumo, incentivando el desarrollo regional mediante la concepción de que los puertos deben ser centros de negocios costeros, marítimos y portuarios. Sin embargo, requiere diseñar indicadores para medir su aportación a los objetivos y metas de desarrollo sostenible a los que contribuyó en 2020.
- Además, como hechos posteriores, en el Programa de Trabajo 2021 de la SICT, se constató que, se establecieron indicadores para la meta 9.1 del Objetivo 9. Industria, Innovación e Infraestructura, así como el registro de los avances y resultados obtenidos en 2020; sin embargo, se identificaron áreas de oportunidad, debido a que los indicadores establecidos no permiten identificar su vinculación a los ODS y requiere establecer indicadores para medir su aportación a las metas 9.2 y 9.4, por lo que se mantiene lo observado.

#### 2020-0-13100-07-0355-07-006 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Marina, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas como autoridad marítimo-portuaria, en ejercicios subsecuentes, actualice y evidencie su registro en el Sistema de Proceso Integral de Programación y Presupuesto, respecto de la vinculación de los indicadores establecidos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible en materia del Sistema Portuario Nacional, a efecto de contar con información para evaluar la contribución a los compromisos internacionales en materia del sistema portuario nacional, en términos de lo establecido en la declaración 55 de la Resolución aprobada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas denominada "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", el numeral 10 de los Lineamientos para el Proceso de Programación y Presupuestación para el Ejercicio Fiscal 2020, y el artículo segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, Cuarta Norma. Información y Comunicación, disposiciones 13 Usar Información relevante y de calidad y 15.08 Métodos apropiados de comunicación, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

## 9. *Control Interno*

El control interno tiene como objetivo proporcionar una seguridad razonable en el logro de objetivos y metas de la institución dentro de las siguientes categorías: operación, que se refiere a la eficacia, eficiencia y economía de las operaciones, programas y proyectos; información, en cuanto a la confiabilidad, veracidad y oportunidad de la información financiera, presupuestaria y de operación; cumplimiento, en relación con la observancia del marco legal, reglamentario, normativo y administrativo aplicable a las instituciones, y salvaguarda, referente a la protección de los recursos públicos y prevención de actos de corrupción.

Los hallazgos de la revisión mostraron que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en 2020, diseñó y operó el Sistema de Control Interno (SCI); sin embargo, de los 17 principios incluidos en las cinco normas de control interno, 1 (5.9%) demostró contar con mecanismos adecuados, mientras que en 16 (94.1%), se identificaron áreas de mejora, debido a que requiere recabar la evidencia documental que acredite su cumplimiento, por lo que su SCI no proporcionó, en lo general, una seguridad razonable para contribuir al logro de los objetivos y metas del programa, como se detalla a continuación:

- En la Norma Primera. Ambiente de control, se constató que la SICT contó y aplicó el Código de Ética y el Código de Conducta, en los cuales se establecieron los principios, reglas de integridad y valores que guían el desarrollo de las funciones de las personas servidoras públicas que laboran en la SICT; los difundió por vía electrónica mediante la cuenta de usuarios, medio por el cual se dio a conocer campañas en las que se divulgaron los principios legales, se invitó a conocerlo y a firmar la carta compromiso para respetarlo; estableció cursos de capacitación en línea en materia de ética e integridad en el servicio público y conflictos de intereses en el ejercicio del servicio público, difundió la existencia de la “Plataforma de Ciudadanos alertadores internos y externos de la corrupción” de la SFP como el medio para alertar sobre actos graves de corrupción en los que se encuentren involucradas las personas servidoras públicas federales en el que se garantiza la confidencialidad de las alertas, comunicaciones e identidad del alertador, así como la liga electrónica para consultar, en la Ley General de Responsabilidades Administrativas, cuáles son las faltas administrativas que pueden cometer las personas servidoras públicas y las sanciones a la que pueden hacerse acreedores, y dio a conocer los principales procesos sustantivos de la SICT propensos a la vulneración de las reglas de Integridad, así como una campaña de actuación bajo conflictos de interés y sus consecuencias; acreditó haber establecido la estructura organizacional de las UR encargadas de operar el Pp P001 en materia del sistema portuario nacional para permitir la planeación, ejecución, control y evaluación adecuada para el cumplimiento de los objetivos del programa, la cual fue congruente con los objetivos institucionales. La dependencia contó con Manuales de Organización Específicos en el que se establecieron las atribuciones y

responsabilidades para la operación del Pp P001, así como con Manuales de Procedimientos, vigentes en 2020, la circular del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, y el Acuerdo sobre disposición que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de los buques de 2500 toneladas brutas de arqueo, en los que se establecieron los procesos referentes a la operación y administración del sistema portuario nacional. Sin embargo, la dependencia fiscalizada requiere integrar la evidencia documental de los principios 1 "Actitud de Respaldo y Compromiso", 2 "Responsabilidad de vigilancia", 4 "Compromiso con la competencia profesional" y 5 "Establecer la estructura para el reforzamiento de la rendición de cuentas".

- En cuanto a la Norma Segunda. Administración de riesgos, la dependencia fiscalizada requiere integrar la evidencia documental del cumplimiento de los principios 6 "Definir metas y objetivos institucionales"; 7 "Identificar, analizar y responder a los riesgos"; 8 "Considerar el Riesgo de Corrupción", y 9 "Identificar, analizar y responder al cambio" relacionados con el Pp P001, en materia del Sistema Portuario Nacional.
- Respecto de la Norma Tercera. Actividades de control, la SICT requiere integrar la evidencia documental del cumplimiento de los principios 10 "Diseñar actividades de control"; 11 "Seleccionar y desarrollar actividades de control basadas en las TIC's", y 12 "Implementar Actividades de Control" relacionados con el Pp P001, en materia del Sistema Portuario Nacional.
- En cuanto a la Norma Cuarta. Información y Comunicación, en 2020, la SICT requiere integrar la evidencia documental del cumplimiento de los principios 13 "Usar información relevante y de calidad"; 14 "Comunicar internamente", y 15 "Comunicar externamente" relacionados con el Pp P001, en materia del Sistema Portuario Nacional.
- Por último, en lo concerniente de la Norma Quinta. Supervisión y Mejora Continua, la dependencia fiscalizada requiere integrar la evidencia documental del cumplimiento de los principios 16 "Realizar actividades de supervisión", y 17 "Evaluar los problemas y corregir las deficiencias" relacionados con el Pp P001, en materia del Sistema Portuario Nacional.

#### 2020-0-09100-07-0355-07-002 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fortalezca la aplicación del sistema de control interno que se realiza para la operación del P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", para cumplir con los componentes de ambiente de control, administración de riesgos, actividades de control, información y comunicación, y supervisión y mejora continua, a fin de contar con un Sistema de Control Interno que proporcione una seguridad razonable del logro de los objetivos y metas del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la

política de comunicaciones y transportes", en términos de lo establecido en el título segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, normas primera, segunda, tercera, cuarta y quinta, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

**10. Control Interno de la Secretaría de Marina**

El control interno tiene como objetivo proporcionar una seguridad razonable en el logro de objetivos y metas de la institución dentro de las siguientes categorías: operación, que se refiere a la eficacia, eficiencia y economía de las operaciones, programas y proyectos; información, en cuanto a la confiabilidad, veracidad y oportunidad de la información financiera, presupuestaria y de operación; cumplimiento, en relación con la observancia del marco legal, reglamentario, normativo y administrativo aplicable a las instituciones, y salvaguarda, referente a la protección de los recursos públicos y prevención de actos de corrupción.

Los hallazgos de la revisión mostraron que el Sistema de Control Interno de la Secretaría de Marina (SEMAR), en 2020, proporcionó una seguridad razonable del cumplimiento de objetivos y metas del programa, ya que, de los 17 principios evaluados en las cinco normas, tuvo un cumplimiento del 100.0%, como se muestra a continuación:

ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA SECRETARÍA DE MARINA EN MATERIA DE CONTROL INTERNO, 2020

Principios	Cumple		Actividades de la SEMAR
	Sí	No	
Norma Primera. Ambiente de Control			
1. Actitud de Respaldo y Compromiso.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2020 la SEMAR contó y aplicó el Código de Ética y el Código de Conducta, en los cuales se establecieron los principios, reglas de integridad y valores que guían el desarrollo de las funciones de las personas servidoras públicas que laboran en la SEMAR.</li> <li>Asimismo, la entidad fiscalizada acreditó mediante el radiograma 012/2020 del 20 de julio de 2020, que dio la instrucción para que el Código de Conducta de la SEMAR fuera difundido al 100.0% al personal, y mediante el radiograma 013/2020 del 23 de julio de 2020, acreditó que difundió "EL CÓDIGO DE ÉTICA (VERSIÓN AMIGABLE)" al interior de sus unidades y establecimientos navales.</li> <li>La entidad fiscalizada proporcionó la relación del personal de la SEMAR que participó en el sondeo de percepción del Código de Ética de las personas servidoras públicas del Gobierno Federal.</li> </ul> <p>Además, la SEMAR contempló y proporcionó el Programa Anual de Trabajo del CEPCI-SEMAR (PAT-2020), a fin de implementar acciones que favorezcan el comportamiento ético, el respeto y la protección de los derechos humanos, la</p>

Principios	Cumple		Actividades de la SEMAR
	Sí	No	
			<p>erradicación de la violencia de género, de discriminación y conductas de hostigamiento y acoso laboral o sexual, el combate a la corrupción, así como el fomento de una mayor rendición de cuentas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La dependencia fiscalizada, acreditó la aprobación de las “Bases de integración, organización y funcionamiento del Comité de Ética y Prevención de Conflictos de Intereses de la Secretaría de Marina” realizado en la segunda Sesión del CEPCI-SEMAR el 18 de junio de 2020.</li> <li>• Asimismo, la dependencia fiscalizada acreditó que, mediante el Comité de Ética y Prevención de Conflictos de Intereses, comunicó a las Unidades y Establecimientos de la SEMAR la difusión del Código de Conducta y que las personas servidoras públicas suscribieran la “Carta Compromiso”, ya que mediante el radiograma 006/2020 del 4 de noviembre de 2020 se dio la “(...) instrucción para que el 100.0% del personal firme la Carta Compromiso que se encuentra en el Anexo “B” del Código de Conducta de la SEMAR, la cual será considerada como su toma de protesta y mediante este acto, se dará constancia que el personal naval conoce, comprende y se compromete al cumplimiento de lo establecido en citado documento normativo”.</li> <li>• La SEMAR acreditó que, en 2020, realizó y difundió el Procedimiento para la presentación de denuncias por presuntos incumplimientos del Código de Conducta de la SEMAR ante el CEPCI-SEMAR por medio de su página de internet.</li> </ul>
2. Responsabilidad de vigilancia.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2020, la SEMAR acreditó que contó con una estructura de vigilancia al respecto; durante el año 2020 el Comité de Control y Desempeño Institucional realizó 3 sesiones ordinarias y 1 extraordinaria, en la cual se vigila el cumplimiento para asegurar el logro de los objetivos institucionales.</li> <li>• Se constató que, en 2020, realizó la evaluación del control interno en la SEMAR, y en el Informe Anual del estado que guarda el Sistema de Control Interno se identificaron oportunidades de mejora que se incorporaron como “acciones de mejora” en el Programa de Trabajo de Control Interno 2021.</li> </ul>
3. Establecer la estructura, responsabilidad y autoridad.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La dependencia fiscalizada acreditó haber actualizado el Organigrama de la Estructura Básica de la Secretaría de Marina para el Ejercicio Fiscal 2020, derivado de la reforma efectuada al Reglamento Interior de la SEMAR (diciembre de 2020), la cual le ha permitido continuar con la planeación, ejecución, control y evaluación adecuada para el cumplimiento de los objetivos institucionales.</li> <li>• Además, las unidades y establecimientos navales de la SEMAR indicaron que la asignación de responsabilidades y el delegar la autoridad a puestos clave se logró por medio de los Manuales de Organización en la que el Titular de la Institución comunicó las funciones que cada unidad y establecimiento de la SEMAR desempeñaron para el logro de la misión, como evidencia documental proporcionó los Manuales de Organización de las Direcciones Generales de Servicios, de Recursos Humanos y de Administración y Finanzas, vigentes en 2020.</li> <li>• En 2020, la dependencia fiscalizada realizó la evaluación del control interno en la SEMAR conforme al Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno y proporcionó los resultados de la Evaluación del SCII 2020, en los cuales se identificaron acciones de mejora que fueron incorporadas en el Programa de Trabajo de Control 2021.</li> </ul>
4. Compromiso con la competencia profesional.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2020, se constató que, la SEMAR estableció medidas para las contrataciones del personal (reclutamiento del personal de aspirantes para ingresar al SAAM) en el Manual de servicios al Público de la Secretaría de Marina 2020, en el cual se publicaron los requisitos que debe reunir un aspirante, así como la documentación que debe presentar para su contratación acorde a su nivel académico.</li> <li>• Asimismo, reportó que contó con el instrumento normativo que regula la organización de la Secretaría de Marina, el Reglamento Interior de la SEMAR; dentro de este se establece la sucesión y de contingencia del secretario de</li> </ul>

Principios	Cumple		Actividades de la SEMAR
	Sí	No	
			Marina, el cual, en caso de ausencias será suplido por el Subsecretario de Marina, y en caso de ausencia de los dos anteriores, será el Oficial Mayor quien ejerza las atribuciones del secretario de Marina. Paralelamente, el Estado Mayor General de la Armada cuenta con planes de rotación estratégicos entre el personal naval que ocupa puestos en la Secretaría de Marina Armada de México.
5. Establecer la estructura para el reforzamiento de la rendición de cuentas.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2020, la dependencia fiscalizada realizó la evaluación del control interno en la SEMAR conforme al Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno y proporcionó los resultados de la Evaluación del SCII 2020, en los cuales se identificaron acciones de mejora que fueron incorporadas en el Programa de Trabajo de Control 2021.</li> <li>Asimismo, acreditó contar la Ley de Disciplina para el Personal de la Armada de México en la cual se establecen las medidas preventivas y correctivas de aplicación general para el personal naval y en caso de quebrantar algún ordenamiento establecido en la misma, se aplicarán las medidas correspondientes.</li> </ul>
Norma Segunda. Administración de riesgos			
6. Definir metas y objetivos institucionales.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2020, la SEMAR acreditó la publicación del Programa Sectorial de Marina 2020-2024, en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 2020, el cual contiene las metas y objetivos institucionales los cuales están alineados al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.</li> <li>Además, acreditó que, mediante el oficio No 3C.20-2716/19 de fecha 30 de diciembre de 2019 donde se informa a la Unidad de Control y Evaluación de la Gestión Pública de la Secretaría de la Función Pública, se estableció el PTCI 2020 y se completó en tiempo y forma, y que las unidades responsables de la SEMAR identificaron sus Riesgos Institucionales y de Integridad, posteriormente se seleccionaron los más representativos y se cargaron los documentos como: Matrices, Mapas y Programas de Trabajo de Administración de Riesgos en el Sistema Informático SICOCODI-SEMAR el 30 de diciembre de 2019.</li> </ul>
7. Identificar, analizar y responder a los riesgos.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>La SEMAR remitió los oficios No. 3c.20.2469/19 de fecha 21 de noviembre de 2019 y 3C.20-2716/19 de fecha 30 de diciembre de 2019 donde se informa a la Unidad de Control y Evaluación de la Gestión Pública de la Secretaría de la Función Pública que cargo su Matriz de Administración de Riesgos 2020 en el Sistema SICOCODI-SEMAR; además, las unidades responsables de la SEMAR identificaron sus riesgos institucionales y de integridad y, posteriormente se seleccionaron los más representativos para incorporarlos en su Matriz de Administración de Riesgos.</li> <li>Además, la dependencia fiscalizada acreditó mediante los oficios C.-1125, C.-1628, C.-2217 y C.-0071 de fechas 21 de abril de 2020, 15 de julio de 2020, 14 de octubre de 2020 y 18 de enero de 2021, respectivamente, que remitió los avances trimestrales de los Programas de Trabajo de Administración de Riesgos Institucional y de Integridad 2020 al titular del Órgano Interno de Control de la secretaría.</li> </ul>
8. Considerar el Riesgo de Corrupción.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2020, la SEMAR contó con las "Bases de Colaboración con la Secretaría de la Función Pública, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Coordinación de Estrategia Digital Nacional de la Oficina de la Presidencia de la República, del Programa Nacional de Combate a la Corrupción y a la Impunidad, y de Mejora de la Gestión Pública (PNCCIMGP), 2019-2024", con el fin de establecer medidas de control ante posibles actos de corrupción.</li> </ul>
9. Identificar, analizar y responder al cambio.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>La SEMAR acreditó que, el 8 de diciembre de 2020, se publicó el DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en el Diario Oficial de la Federación, donde se mencionan atribuciones específicas de la Universidad Naval, Unidad de Promoción y Protección de los Derechos Humanos, Unidad Jurídica, Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, Unidad de Policía Naval y Unidad de</li> </ul>

Principios	Cumple		Actividades de la SEMAR
	Sí	No	
			Investigación y Desarrollo Tecnológico.
Norma Tercera. Actividades de Control			
10. Diseñar actividades de control.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SEMAR acreditó, en 2020, haber implementado actividades de control preventivas al solicitar trimestralmente por medio de un formato interno (elaborado en la Subdirección de Evaluación de Programas de las DIGAPROP) a las unidades responsables el reporte del avance los Indicadores de los Programas Presupuestales alineados a los objetivos institucionales del Programa Sectorial de Marina.</li> <li>• La dependencia fiscalizada indicó que como medidas correctivas la Unidad de Evaluación de Desempeño (UED) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), remite a las Dependencias de la Administración Pública Federal el Programa Anual de Evaluaciones, por medio del cual se establecen los Aspectos Susceptibles de Mejora para el Programa Presupuestario evaluado, las cuales deberán ser subsanadas por las Unidad Responsable del Pp y con ello garantizar el fortalecimiento del Pp evaluado. Al respecto, la SEMAR contó y proporcionó los documentos relacionados con la Evaluación en materia de Diseño 2020 del Pp 13-A026 “Operación y desarrollo de los cuerpos de seguridad de las Fuerzas Armadas”, operado por la Unidad de Policía Naval (UPN) de la Secretaría de Marina (SEMAR), la cual se realizó en el marco de lo establecido en el Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2020 (PAE 2020).</li> <li>• En cuanto a la segregación de funciones, la dependencia fiscalizada señaló que se encontraron establecidos en los Manuales de Organización formalizados por el Alto Mando, los cuales van de lo general a lo particular de acuerdo con el cargo que se asigne al personal naval de la institución, como evidencia documental proporcionó los Manuales de Organización de las Direcciones Generales de Servicios, de Recursos Humanos y de Administración y Finanzas, vigentes en 2020.</li> <li>• Asimismo, el área responsable de las actividades de control vienen descritas en la Matriz de Riesgos de Integridad de la SEMAR, por lo que la dependencia señaló que los documentos de Administración de Riesgos tienen una clasificación de reservado.</li> </ul>
11. Seleccionar y desarrollar actividades de control basadas en las TIC's.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se constató que, la SEMAR, en 2020 implementó actividades de control basadas principalmente en el uso de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC'S), las cuales son las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Respecto al Firewall, proporcionó capturas de pantalla de las herramientas de seguridad que se utilizan.</li> <li>➢ En relación con los antivirus cada estación de trabajo cuenta con la protección y licenciamiento, el cual es instalado en cada de las estaciones de trabajo de la SEMAR y trimestralmente se elabora un resumen para informar a la secretaría, sobre el funcionamiento de su solución antivirus en los puestos de trabajo.</li> <li>➢ Respecto a los controles de acceso (biométricos) la dependencia fiscalizada proporcionó fotografías de los controles implementados.</li> <li>➢ En cuanto a las claves de acceso a los sistemas y correos institucionales en el Manual de Gestión de la Información de la Secretaría de Marina – Armada de México reportó que se asignan niveles de protección en relación con la información que procesan, bajo el siguiente esquema: Sistemas reservados, Sistemas confidenciales y Sistemas Públicos. Además, el personal de la institución, desde su ingreso y posterior a su baja del Servicio Activo de la Armada de México se compromete a custodiar la información institucional, y también se establece un proceso</li> </ul> </li> </ul>



Principios	Cumple		Actividades de la SEMAR
	Sí	No	
			<p>de Autorización y Control de Acceso a la Información entre otros controles de seguridad; y en función de ello, determinar su Nivel de Acceso a la información Institucional, mismo que será directamente proporcional a los Nivel de Protección de información y las Áreas de Resguardo y Custodia, al respecto, la entidad fiscalizada proporcionó imágenes para ingresar a los sistemas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ En relación con las comunicaciones (estandarización del sistema P25 de comunicaciones troncalizadas y encriptado), proporcionó capturas de pantalla de cómo funciona.</li> <li>• Asimismo, la SEMAR contó con el Documento Estadístico-Histórico, el cual permite recabar y concentrar los principales datos de los logros y resultados de las acciones que realiza la secretaría, dicho instrumento permite garantizar con exactitud mediante la confronta de los datos y resultados durante el proceso de elaboración de los diversos documentos de rendición de cuentas, por ejemplo, el documento Avance y Resultados 2020.</li> <li>• En relación con la correcta operación y mantenimiento de la infraestructura de cómputo y comunicaciones, se constató que, la SEMAR contó con sistemas Institucionales, en 2020, para la obtención y proceso de información en apoyo a las actividades rutinarias y operativas, así como la asignación de claves de acceso a los sistemas, al personal autorizado a solicitud del área usuaria y con previa autorización y verificación del OSI del Mando responsable.</li> </ul>
12. Implementar Actividades de Control.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SEMAR acreditó que, durante el año 2020, el titular de la SEMAR estableció de manera formal las responsabilidades del control interno, mediante la evaluación de control interno practicada a unidades y establecimientos de la Institución, del cual proporcionó los resultados de la Evaluación del SCII 2020, el Informe Anual del estado que guarda el Sistema de Control Interno 2020 y el Programa de Trabajo de Control Interno 2020 y 2021.</li> <li>Además, mediante el oficio número 2487/20 del 30 de noviembre de 2020, la dependencia fiscalizada acreditó que solicitó “(...) el avance de las metas comprometidas de la Matriz de Indicadores para Resultados de los Pp correspondientes al periodo enero-diciembre de 2020”.</li> </ul>
Norma Cuarta. Información y Comunicación			
13. Usar Información relevante y de calidad.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SEMAR acreditó que, en 2020, diseñó un formato para solicitar los avances de los indicadores de desempeño de los programas presupuestarios, en los cuales se solicita a las unidades responsables expliquen las causa y efecto de los avances de las metas. Asimismo, la entidad fiscalizada acreditó haber atendido 3 solicitudes de medios de comunicación.</li> <li>• En cuanto a la emisión de comunicados de prensa nacionales y locales, la dependencia fiscalizada acreditó que se encuentran en la liga <a href="http://www.gob.mx/semar">www.gob.mx/semar</a> en el apartado de “Prensa”, además de que proporcionó capturas de pantalla para pronta referencia.</li> </ul>
14. Comunicar Internamente.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SEMAR acreditó que emplearon los medios digitales de difusión, debido a su inmediatez, efectividad y atendiendo a la política de racionalización de recursos, como infografías digitales, videos, protectores de pantalla y audios, de los cuales como evidencia documental proporcionó un ejemplo de una campaña.</li> </ul>
15. Comunicar Externamente.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SEMAR acreditó que en su página Web en el Apartado de transparencia/planes, programas e informes, con la liga <a href="https://transparencia.semar.gob.mx/rendicion-cuentas.html">https://transparencia.semar.gob.mx/rendicion-cuentas.html</a>, difunde las acciones relevantes de los logros y resultados a la ciudadanía de México.</li> </ul>
Norma Quinta. Supervisión y Mejora Continua			
16. Realizar actividades de supervisión.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SEMAR, en noviembre de 2020, acreditó mediante la Matriz de Criterios Adoptados para Seleccionar los procesos prioritarios para la Evaluación del SCII 2020, realizar el proceso de evaluación del control interno institucional, en el</li> </ul>

Principios	Cumple		Actividades de la SEMAR
	Sí	No	
			que, con base al Programa Sectorial Institucional, el Coordinador de Control Interno seleccionó a cinco unidades responsables encargadas de los procesos relacionados con la operación de la SEMAR (esto de acuerdo con el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno).
17. Evaluar los problemas y corregir las deficiencias.	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>La SEMAR, en 2020, realizó la supervisión permanente del control interno institucional, lo cual permitió que este fuera evaluado para identificar qué acciones de mejora serían integradas al Programa de Trabajo de Control Interno 2021.</li> </ul>

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con información proporcionada por la Secretaría de Marina (SEMAR) mediante los oficios núm. 2435/2021 del 1 de octubre de 2021, 2837/2021 del 16 de noviembre de 2021, y 0002/2022 del 3 de enero de 2022.

## 11. Rendición de cuentas

Una efectiva rendición de cuentas permite tener claridad sobre el cumplimiento de los objetivos y metas propuestos para la operación del programa y sobre el nivel de atención alcanzado del problema público que atiende.

- La documentación proporcionada por la SICT evidenció que se debe fortalecer la rendición de cuentas referente a la operación del Programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, en materia del sistema portuario nacional, ya que si bien, en 2020, se reportó información sobre el ejercicio de los recursos ejercidos por el Pp, requiere acreditar la veracidad de la información reportada como los resultados obtenidos para los 14 indicadores del programa presentados en la Matriz de Indicadores para Resultados 2020, por lo que se identificaron áreas de oportunidad para sustentar con evidencia documental información sobre el avance de la atención del problema público de “las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan Programas presupuestarios (Pp) modalidad E, G, K, S o U cuentan con suficientes herramientas para su diseño e implementación”, en materia del sistema portuario integral, así como evaluar y proponer las medidas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las metas establecidas referentes las acciones de comunicación y de vinculación, y dar congruencia a los indicadores de componente y actividad relacionados con afiliaciones a organismos u organizaciones internacionales, viáticos y boletos para transporte que se pagan a los asistentes a foros nacionales e internacionales.
- En el transcurso de la auditoría y en atención de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, la SEMAR proporcionó, como hechos posteriores, las acciones emprendidas en su Estructura Programática 2021, en la cual incorporó los programas presupuestarios y las Unidades Responsables adscritas a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante que están a su cargo. Además, acreditó el proceso de incorporación a los documentos de rendición

de cuentas de la dependencia, los resultados obtenidos en la operación del Sistema Portuario Nacional, ya que remitió la información reportada en el Segundo y Tercer Informe Trimestral sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública del Ejercicio Fiscal 2021, en donde se retoman actividades realizadas por las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS) antes (APIS), así como del Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA). Asimismo, proporcionó el Tercer Informe de Labores de la Secretaría de Marina 2020-2021, en el que se considera a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, sus cuatro Direcciones Ejecutivas <sup>7/</sup> y tres Direcciones Generales <sup>8/</sup> dentro de la estructura de la SEMAR, y se reportó que la secretaría “(...) ha mantenido en operación y dado continuidad a los proyectos de inversión aprobados, y trabaja en la creación de nuevas estrategias que beneficien el desarrollo del Sistema Portuario Nacional (...)”, así como la Firma del Convenio Marco de Colaboración para impulsar la 6° Carretera Marítima; el Movimiento de Carga, Contenedores y Pasajeros en el Sistema Portuario Nacional, y el seguimiento en materia de sustentabilidad ambiental; por lo anterior, se atiende lo observado.

### ***Consecuencias Sociales***

En 2020, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), por medio del Programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” diseñó, formuló, ejecutó y dio seguimiento a las actividades en materia de inversiones para ampliación o mantenimiento del Sistema Portuario Nacional; promovió la creación de una nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval, con el propósito de consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante, como detonadores de desarrollo regional.

### ***Buen Gobierno***

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Planificación estratégica y operativa.

### ***Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones***

Se determinaron 11 resultados, de los cuales, en 2 no se detectaron irregularidades y uno fue solventado por la entidad fiscalizada antes de la emisión de este Informe. Los 8 restantes generaron:

8 Recomendaciones al Desempeño.

---

<sup>7/</sup> Dirección Ejecutiva de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria; Dirección Ejecutiva de Proyectos Prioritarios Marítimo-Portuarios; Dirección Ejecutiva de Política y Mejora Regulatoria, y la Dirección Ejecutiva de Análisis Jurídico y Enlace Institucional.

<sup>8/</sup> Dirección General de Fomento y Administración Portuaria; Dirección General de Marina Mercante, y la Dirección General de Puertos.

### **Consideraciones para el seguimiento**

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe de auditoría se comunicarán a la entidad fiscalizada, en términos de los artículos 79 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 39 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, para que en un plazo de 30 días hábiles presente la información y realice las consideraciones que estime pertinentes.

En tal virtud, las recomendaciones y acciones que se presentan en este informe de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que, debido a la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada podrán atenderse o no, solventarse o generar la acción superveniente que corresponda de conformidad con el marco jurídico que regule la materia.

### **Dictamen**

El presente se emite el 26 de enero de 2022, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría. Ésta se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada de acuerdo con el objetivo de fiscalizar que los resultados de la conducción en la planeación, ejecución, seguimiento y evaluación del Sistema Portuario Nacional contribuyeron a la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas del sector. Se aplicaron los procedimientos y las pruebas que se estimaron necesarios; en consecuencia, existe una base razonable para sustentar el presente dictamen.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 <sup>9/</sup>, se reconoció que, en general, en México persiste una falta de planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura y, en particular, el país carece de un enfoque multimodal de la infraestructura de transportes <sup>10/</sup>. Asimismo, se reconoce que en materia de transporte marítimo, las necesidades del país se concentran en revertir la severa disminución de la flota nacional y su nula participación en el tráfico de altura, así como la caída de la participación del transporte de carga y pasajeros en los puertos mexicanos, dado que la conectividad multimodal entre los puertos y los centros de producción y consumo no corresponde a los criterios de eficiencia, eficacia y seguridad requerida actualmente por las cadenas de suministro.

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, en materia del Sistema Portuario Nacional, se estableció consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento

---

9/ Tomado del anexo al Plan Nacional de Desarrollo, publicada en la Gaceta Parlamentaria número 5266, anexo XVIII-Bis., del 30 de abril de 2019.

10/ Este enfoque se refiere a la capacidad de articular la infraestructura carretera, de autotransporte, aeropuertos, puertos y ferrocarriles para agilizar las operaciones de transbordo de mercancías de forma más rápida, tomado del Anexo del PND 2019-2014.

de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y desarrollar a la Marina Mercante Nacional mediante nuevas rutas comerciales, así como apoyar la industria naval y la educación náutica.

Para atender esa problemática y las disposiciones de la ley en materia marítimo portuaria, en el Presupuesto de Egresos de la Federación se autorizó la asignación presupuestal para el desarrollo del Programa presupuestario (Pp) P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” a cargo de la Secretaría de Infraestructura, de Comunicaciones y Transportes (SICT), cuyo objetivo fue el desarrollo de programas y formulación, diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas y sus estrategias, así como diseñar la implantación y operación de los programas y dar seguimiento a su cumplimiento con un presupuesto de 738,574.7 miles de pesos, de los que el 8.3% (61,547.8 miles de pesos) se destinaron al subsector transporte por agua, que corresponde a los puertos y la marina mercante.

Los resultados de la fiscalización mostraron que, en 2020, el Sistema Portuario Nacional se integró de 117 puertos y terminales, de los que el 12.8% (15) correspondieron a terminales fuera de puerto; el 22.2% (26) Administradoras Portuarias Integrales (API), 16 Federales, 6 Estatales, 2 están a cargo de FONATUR, 1 es privada y 1 no está concesionada; el 35.0% (40) puertos de cabotaje <sup>11/</sup> y el 30.8% (36) son puertos de altura <sup>12/</sup> y cabotaje.

En cuanto a la planeación del sistema portuario, establecida en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, se constató que, para 2020, la SICT diseñó y formuló políticas y estrategias nacionales y específicas, así como objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de la secretaría a mediano plazo, de los cuales uno se diseñó para consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante, en el que se definieron sus estrategias y acciones.

Asimismo, se identificó que el PSCT 2020-2024 incluyó al 20.5% (24) de las 117 terminales y puertos que integran el Sistema Portuario Nacional; asimismo, que la planeación nacional en materia de puertos se centró en 14 API federales, con el 79.6% (39) de las 49 acciones específicas para el desarrollo de puertos descritas en el programa sectorial; 9 puertos de cabotaje con el 18.4% (9) acciones específicas y un puerto de altura y cabotaje con el 2.0% (1) acción específica. En cuanto a las 93 terminales y puertos restantes del Sistema Portuario Nacional, la SICT requiere fortalecer las acciones en materia de planeación, para su fortalecimiento y consolidación como parte del desarrollo portuario nacional.

---

11/ Los puertos de cabotaje son aquellos en los que se realiza el transporte de carga y pasajeros entre puertos de un mismo país, navegando relativamente cerca de la costa.

12/ Los puertos de altura son aquellos que atienden embarcaciones, personas y bienes de navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.

Respecto de la ejecución de las políticas públicas en el sector marítimo portuario, en 2020, la SICT contó con cuatro instrumentos de colaboración vigentes celebrados con entidades federativas costeras: un Convenio de Colaboración con el estado de Colima (con vigencia indefinida a partir de 2019) y tres Bases de Colaboración (vigentes para el periodo 2019-2024) con los estados de Michoacán, Tabasco y Yucatán, cuyo objetivo fue establecer los términos para el desarrollo y ejecución de acciones y proyectos estratégicos en materia marítimo portuario; con la revisión de los acuerdos celebrados se constató que la dependencia fiscalizada realizó acciones de coordinación para fomentar y fortalecer el desarrollo de los puertos de las API de los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Progreso y de Tabasco (en los puertos de Progreso y Sánchez Magallanes) con la colaboración de los gobiernos federal y estatal.

Por otra parte, la SICT acreditó que, en 2020, tuvo vigentes dos convenios de concertación de acciones para el periodo 2019-2024 con la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) y la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEITRAM) con el objetivo de elaborar de manera conjunta entre la SICT y los organismos privados un diagnóstico de las necesidades del sector marítimo portuario y logístico para desarrollar proyectos en donde se fomente el tráfico de cabotaje en el Golfo de México y en el Océano Pacífico; asimismo, elaboró el proyecto de Convenio General de Colaboración con el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) para la realización de actividades comunes en pro del sector marítimo portuario. La SICT realizó sesiones ordinarias para la formulación, instrumentación y evaluación de la política de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del Sistema Portuario Nacional en el 32.4% (38) de los puertos habilitados por el Gobierno Federal que están concesionados y bajo la administración de 14 API sectorizadas, 2 API federales no sectorizadas y 4 API estatales.

Asimismo, con la revisión del PSCT 2020-2024 y del Programa de Trabajo 2020 de la SICT, se constató que la entidad fiscalizada estableció 65 líneas de acción para la implementación de políticas en el subsector marítimo portuario, de las que el 81.5% (53) contó con metas específicas a realizar en 2020, mientras que para el 18.5% (12) de las líneas de acción, no programó metas para ese año. Además, reportó la ejecución del 49.1% (26) de las 53 líneas de acción con metas específicas para 2020. De las 26 acciones ejecutadas en 2020, el 65.4% (17) correspondieron a inversiones para ampliación o mantenimiento del Sistema Portuario Nacional; el 15.4% (4) fue para promover la creación de una nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval y aumentar la participación de embarcaciones de bandera mexicana, el 11.5% (3) para promover nuevas rutas de transporte marítimo de corta distancia y 7.7% (2) para incrementar la construcción, reparación y modernización de embarcaciones en astilleros mexicas, así como del diseño de esquemas para su financiamiento, del que proporcionó evidencia documental para sustentarlo; sin embargo, requiere fortalecer sus sistemas de información para contar con evidencia documental de las acciones reportada en los informes de Avances de Inversión de la SICT, los Avances de POA y de Autoevaluación de 2020 de las API sectorizadas. En el 9.4% (5) de las 53 acciones programadas se recalendarizó su ejecución debido a que, en 2020, no se le asignaron recursos, relacionadas con la rehabilitación, ampliación y dragado de puertos. Asimismo, del

41.5% (22) de las acciones restantes, la SICT requiere recabar la evidencia documental de su implementación.

En materia de evaluación y seguimiento, la SICT, en 2020, realizó el seguimiento <sup>13/</sup> del 54.7% (29) de las 53 acciones ejecutadas, de las cuales el 75.9% (22) de las acciones correspondieron a las cinco estrategias prioritarias vinculadas al Sistema Intermodal Portuario Costero (SIPCO), e inversiones para ampliación o mantenimiento del Sistema Portuario Nacional; y el 24.1% (7) se orientaron a la creación de una nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria naval para el desarrollo de la marina mercante, así como al inicio de nuevas rutas de transporte marítimo de corta distancia. Respecto del 45.3% (24) de las acciones restantes, la dependencia fiscalizada requiere fortalecer sus sistemas de información para contar con la evidencia documental de su seguimiento, así como establecer acciones de evaluación de los avances obtenidos hasta 2020 de cada una de las metas establecidas en el programa sectorial; asimismo, de los indicadores específicos de evaluación que le permita conocer los logros alcanzados como resultado de la ejecución de la política para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del Sistema Portuario Nacional.

La SICT, en 2020, mediante el Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” en materia del Sistema Portuario Nacional reportó en la Cuenta Pública un ejercicio de 52,299.9 miles de pesos (mdp), 15.0% (9,247.9 mdp) menos de lo aprobado de 61,547.8 mdp, debido a la aplicación de reducciones aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La SICT, en 2020, realizó actividades de planeación, ejecución y evaluación de políticas públicas; no obstante, operó con áreas de mejora, ya que requiere diseñar indicadores de efectividad e impacto para medir la contribución del Pp P001 en los avances para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del Sistema Portuario Nacional.

En opinión de la Dirección General de Auditoría de Desempeño a Programas Presupuestarios, en 2020, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por medio del Programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” diseñó, formuló, ejecutó y dio seguimiento a las actividades en materia del Sistema Portuario Nacional; promovió la creación de una nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval, así como las nuevas rutas de transporte marítimo de corta distancias; además, realizó acciones de coordinación para fomentar y fortalecer el desarrollo de los puertos. Sin embargo, se identificaron áreas de mejora en su operación, debido a que requiere fortalecer sus mecanismos de control y la

---

13/ Para fines de la presente revisión se consideró como acciones de seguimiento realizadas por la SICT las que se reportaron al menos en dos de los documentos siguientes: el Informe de Avances de Inversión de la SCT, el informe de avances de POA o el Informe de Autoevaluación de 2020 de las API sectorizadas.

administración de los riesgos inherentes a la operación del programa presupuestario con el propósito de contar con información suficiente, pertinente y clara; asimismo, para contar con objetivos, indicadores y metas que le permitieran evaluar la contribución del sector para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del Sistema Portuario Nacional, a fin de que los recursos se ejerzan con mayor eficacia y eficiencia. Lo anterior, permite contar con un diagnóstico de la situación del sector marítimo portuario a 2020, a fin de que la Secretaría de Marina cuente con elementos de diagnóstico de la gestión pública necesarios para instrumentar su operación en cumplimiento de las atribuciones conferidas a partir de 2021 en la materia y fortalezca sus mecanismos para atender las áreas de oportunidad identificadas en la presente revisión.

Las acciones de la auditoría se orientan a que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y la Secretaría de Marina (SEMAR) establezcan mecanismos de control con el propósito de contar con información suficiente, pertinente y clara, y diseñe objetivos, indicadores y metas para evaluar la contribución del sector marítimo portuario para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, y dar cumplimiento a los objetivos y metas institucionales.

***Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:***

Director de Área

Director General

Lic. Olivia Valdovinos Sarabia

Lic. Tizoc Villalobos Ruiz

***Comentarios de la Entidad Fiscalizada***

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinados por la Auditoría Superior de la Federación y que se presentó a este órgano técnico de fiscalización para efectos de la elaboración definitiva del Informe General Ejecutivo del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública.

Derivado de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT), como responsable del sector marítimo portuario para 2020, mediante el oficio núm. 5.1.203.017, del 13 de enero de 2022, presentó las argumentaciones y la documentación siguientes:



### Resultado núm. 1 “Sistema de Evaluación del Desempeño”

La SICT informó “(...) que una vez analizado el referido resultado con la Dirección General de Planeación, se toma de conocimiento lo siguiente:

- a. Analizar y en su caso modificar la alineación del objetivo de Fin a los objetivos de la planeación nacional.
- b. Respecto al indicador de nivel propósito. Precisar de los criterios para su medición.
- c. En cuatro indicadores de nivel componente y en los de nivel actividad. El método de cálculo requiere perfeccionarse, debido a la inconsistencia en la descripción de las variables que se miden”

Asimismo, la dependencia fiscalizada señaló que “en cumplimiento a lo establecido en el 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, publicada el 07 de diciembre de 2020 en el Diario Oficial de la Federación, los recursos humanos, financieros y materiales con que contaba esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, incluidas sus Direcciones Generales adscritas y las Administraciones Portuarias Integrales, fueron transferidas a la Secretaría de Marina, por lo que, en los ejercicios subsecuentes, el Sistema Portuario Nacional ya no tiene cabida en el Programa Presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes de la SICT, y en la Matriz de indicadores se deberá excluir a dicho sistema. Sin embargo, se refrenda el compromiso de cumplir con la mejora de la Matriz de Indicadores en los temas de la competencia de esta Secretaría”. No obstante, dependencia fiscalizada no evidenció las acciones referidas, por lo que se mantiene la observación.

### Resultado núm. 9 “Control Interno”

La SICT expuso que “(...) de conformidad con lo establecido en el 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, publicado el 07 de diciembre de 2020 en el Diario Oficial de la Federación, los recursos humanos, financieros y materiales con que contaba esta Secretaría, respecto a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, incluidas sus Direcciones Generales adscritas, las Administraciones Portuarias Integrales y el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante, fueron transferidos a la Secretaría de Marina (SEMAR), autoridad marítima nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales marinas e instalaciones portuarias nacionales, así como en aguas nacionales donde se realicen actividades de su competencia”.

Asimismo, la entidad fiscalizada indicó que “No obstante lo anterior, se refrenda el compromiso de cumplir a cabalidad lo establecido en el Acuerdo que reforma el diverso por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, en los temas que resultan de la competencia de esta Secretaría”. Por lo que se mantiene la observación.

Derivado de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, la Secretaría de Marina (SEMAR), como dependencia que asumió la coordinación del sector marítimo portuario, a partir de 2021, mediante los oficios núm. 0002/2022 del 3 de enero de 2022 y 170/2022 del 21 de enero de 2022, presentó las argumentaciones y la documentación siguientes:

#### Resultado núm. 1 “Sistema de Evaluación del Desempeño”

La SEMAR señaló que “por parte de la Dirección General de Marina Mercante, se considera pertinente realizar los siguientes planteamientos: en el indicador a nivel componente, en el método de cálculo, en el que se observó que en el denominador no se identifica el foro nacional o internacional planeado, se atiende la observación y se modifica”; en el indicador a nivel actividad “en el método de cálculo, debe especificar y precisar el tipo de membresías y cuotas que son pagadas, la contribución es para pagar la membresía a la Organización Marítima Internacional (OMI), toda vez que nuestro país es miembro de esa organización y debe cumplir con las disposiciones del Convenio Constitutivo de la Organización, y así asegurar su presencia, la participación técnica y, tener voz y voto durante las elecciones al Consejo de la Organización, entre otras”. Además, proporcionó la propuesta de modificación a los indicadores; sin embargo, no acreditó ni especificó en qué Matriz de Indicadores para Resultados o Programa presupuestario se integrarán y realizarán dichos planteamientos.

#### Resultado núm. 2 “Planeación de políticas públicas para el Sistema Portuario Nacional”

La SEMAR informó que “de acuerdo a las atribuciones conferidas a la Dirección General de Puertos, como Autoridad Marítimo Portuaria, para 2020, consistentes en las acciones de planeación realizadas en 93 terminales y puertos del Sistema Portuario Nacional, en 2020 se dio continuidad a las acciones relacionadas con este rubro establecidas con anterioridad, mismas que sientan las bases en ejercicios subsecuentes, y se sentaron las bases para continuar con las acciones de mediano plazo con el propósito de fortalecer la red de la infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores del desarrollo regional”;

La SEMAR proporcionó el Programa de Obras para el año 2020, en el cual se integró los proyectos de inversión de la SICT para 2020, y que contiene 19 proyectos específicos en materia marítimo portuaria: 5 de los cuales fueron para la conservación y rehabilitación de Infraestructura Marítimo-Portuaria en la Región Golfo, Sureste y Caribe (2); la Región Golfo Noreste (1) ; la Región Pacífico Norte (1) Región Golfo Norte (1); 10 proyectos se orientaron a la construcción, rehabilitación la protección de puertos que están fuera del régimen de las API; y 4 proyectos de 3 API sectorizadas se relacionaron con la ampliación de vallado y

reordenamiento del muelle en Puerto Vallarta; la adquisición de equipo contra incendios en el Puerto de Ensenada y la actualización del catastro portuario en el Puerto de Tampico. De los 19 proyectos en materia marítimo-portuaria, la dependencia fiscalizada indicó “que ninguno de los proyectos antes mencionados, fueron autorizados en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) correspondiente al ejercicio 2020”. Por lo anterior, la observación persiste.

### Resultado núm. 3 “Coordinación en la ejecución de políticas del Sistema Portuario Nacional”

La SEMAR informó que “se realizará la revisión y análisis de las acciones de coordinación, a fin de proponer a la superioridad la elaboración de mecanismos de control para el seguimiento de las actividades de coordinación”.

Asimismo, “(...) para la coordinación de las acciones para la implementación de las políticas públicas en materia portuaria, la Dirección General de Puertos, realizó la verificación en sitio en la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, a efecto de cuantificar cuántos muelles existen construidos en el año 2020 y usados a partir de su construcción en 2020 y de enero a diciembre de 2021, y cuyos responsables de su creación nunca realizaron trámite alguno para su registro ante esta Dirección General de Puertos, por lo que quedaron clasificados como ilegales”. Además, informó que “(...) la Política Pública que se implementó fue con base en la evidencia documental que se notificará a cada uno de los creadores de los muelles arriba citados, para el efecto de que realicen los trámites de registro y pagos de derechos (cumplimiento de obligaciones) de manera que se fortalezca el ingreso monetario en favor de la Federación. Concluyendo que se practicará lo mismo en los 16 puertos que fueron administrados en 6 API no sectorizadas”, por lo que persiste la recomendación.

### Resultado núm. 4 “Ejecución de políticas públicas del Sistema Portuario Integral”

La SEMAR reportó información de 4 actividades que están a cargo de la Dirección General de Puertos. Al respecto, de la Actividad 10 “Concluir la base conceptual del Sistema de Indicadores de Sustentabilidad Ambiental Portuaria” informó que “(...) derivado a que no se cuenta con personal adscrito a esa área, no se alcanzó la meta. En la Actividad 13 “Verificar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las Concesiones otorgadas a las Administraciones Portuarias Integrales, de los Programas Maestros de Desarrollo Portuario, así como el cumplimiento de la Ley de Puertos y su Reglamento” proporcionó el “Acta administrativa de las verificaciones de la Subdirección de Evaluación de Programas de la Dirección de Desarrollo Portuario dependiente de la Dirección General de Puertos” (Anexo 12), con fecha del 27 de noviembre de 202, en la que indicó que “(...) derivado de la contingencia sanitaria (Covid-19), iniciada en el mes de marzo de 2020 a la fecha, la SCT a través de la Dirección General de Puertos se encuentra impedida para realizar las facultades de verificación a las Administraciones Portuarias Integrales de Dos Bocas, Huatulco, Campeche, Salina Cruz, Guaymas y Tabasco, que se iban a ejecutar en los meses de marzo, mayo, julio, agosto, octubre y noviembre respectivamente, igualmente cabe señalar que aunado a lo antes expuesto, no se cuenta con recursos financieros para realizar dichas verificaciones (...). Ante ese panorama, se determina que las Administraciones Portuarias

Integrales que fueron programas para ser verificadas en el ejercicio 2020, serán en su caso reprogramadas para el siguiente ejercicio (...), siempre y cuando se permita las condiciones de salud derivadas de dicha emergencia epidemiológica, y conforme lo determine las autoridades competentes". En cuanto a la Actividad 20 "Concluir los tramites de solicitudes de tarifas por el uso de infraestructura y servicios portuarios recibidos en 2020" indicó que "(...) de la conclusión de los trámites de solicitud de tarifas por el uso de infraestructura y servicios portuarios 2020, se evidencia con oficios correspondientes a los seis bimestres correspondientes al año 2020". Al respecto, en la carpeta con nombre Anexo 15 se proporcionó un documento PDF denominado "Programa 2020" en el que se enlistan los tramites de solicitud atendidas, así como la evidencia documental de 39 solicitudes atendidas de 107 que se reportan, además de que la eficiencia por bimestre presenta inconsistencias con lo reportado en el documento "Metas 2020". En relación con la Actividad 21 "Desarrollo de aplicaciones con apoyo en la fábrica de software de UTIC para los trámite SCT-06-007-A, "Permiso para construir y usar embarcaderos en vías de comunicación", SCT-06-018-A, "Expedición de Concesión fuera de las Áreas Concesionadas a una Administración Portuaria Integral, para construir y operar, Marinas, e Instalaciones Portuarias, de uso particular, que se adjudiquen directamente", SCT-06-001-A, "Autorización para ejecutar obras marítimas y de dragado" y así como el correspondiente a las "Bases de regulación tarifaria y de precios de uso de infraestructura portuaria", acreditó que concluyó con la sistematización nivel E3 del trámite SCT-06-007-A "Permiso para construir y usar embarcaderos en vías de comunicación" mediante el sistema SIPYMM, del cual se proporcionó documentos de pruebas previas y posteriores como evidencia documental. En cuanto a los 3 trámites, la Secretaría informó, sin documentarlo, que "(...) no fueron desarrollados como consecuencia de la transición de la Dirección General de Puertos a la Secretaría de Marina. Con fecha 26 de febrero de 2021 se inició la entrega del war y base de datos de SIPYMM a la SEMAR. A partir de esa fecha la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) se hizo cargo de todas las actualizaciones del SIPYMM a través de la incorporación de sus procesos, bases de datos y usuarios al SICAPAM".

En lo que respecta a la acreditación de las 24 acciones establecidas en el Programa de Trabajo de la secretaría, acreditó la evidencia documental de 2 acciones, de la Acción 4.6.2 "Incrementar el número de embarcaciones con bandera mexicana para el comercio de mercancías", acreditó la matriculación de la embarcación "Oaxaca Star", mediante el documento de inscripción al Registro Público Marítimo Nacional, con el cual se hace constar el acto jurídico de la embarcación como mexicana, y la consulta en el Sistema Institucional de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (SICAPAM) en el cual se puede observar el registro oficial de la embarcación "Aries" como mexicana. En relación con la Acción 4.6.3: Contar con nuevas rutas de cabotaje y transporte marítimo de corta distancia como un complemento al transporte terrestre indicó que "(...) las rutas de operación de cabotaje no requieren autorización de la Autoridad Marítima, por lo que no existe documento oficial al respecto; en su momento se atendió esta observación con artículos de noticias y nota oficial de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante" y mediante el oficio núm. 7.2.201.236 del 19 de marzo de 2020 de la Dirección General de Marina Mercante, y se constató que se otorgó un Permiso Temporal para Navegación: SCT/PTM/13/2020 a la embarcación BF Callosa para la nueva ruta entre los puertos de Tampico, Tamaulipas,

Veracruz, Progreso, Yucatán, y Puerto Morelos, Quintana Roo. Por lo anterior, de las ocho acciones específicas que fueron programadas para la ejecución de la política pública en materia marítimo-portuario, cuatro no acreditaron todas las acciones, y de las otras cuatro no proporciono evidencia documental, así como de las 22 acciones establecidas en el Programa de Trabajo de la secretaría, por lo que la observación persiste.

Resultado núm. 7 “Avances de la política en materia de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional”

La SEMAR proporcionó un cuadro en formato Excel del “seguimiento a las líneas de acción correspondientes a las administraciones del Sistema Portuario Nacional” (API sectorizadas), en el que se identificó 42 acciones que fueron programadas en el Programa Sectorial de la SCT 2020-2024 en el que se reporta el avance físico y financiero al mes de noviembre de 2021 de obras de rehabilitación, ampliación y/o dragado en puertos del Sistema Portuario Nacional, con lo que acreditó que cuenta con indicadores de seguimiento para el desarrollo de las actividades programadas en el Programa Sectorial de la SCT 2020-2024 y de su programa anual de trabajo en que se observa los avances de las metas anuales comprometidas; sin embargo, la dependencia fiscalizada no acreditó que dispone de indicadores de efectividad e impacto que permitieran medir la contribución de las acciones al Pp P001 que refleje los avances para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.

Resultado núm. 8 “Contribución del Pp P001 al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible”

En el transcurso de la auditoría y en atención de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, mediante el oficio núm. 170/2022 del 21 de enero de 2022, la Secretaría de Marina proporcionó en formato Excel el reporte de la vinculación de 15 programas presupuestarios a los objetivos, metas y submetas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2022, a cargo de la secretaría, de los cuales 53.3% (8)<sup>14/</sup> están relacionados con el Sistema Portuario Nacional y vinculados a los objetivos 4, 9 y 16 de los ODS, con sus respectivas metas, submetas y tipo de contribución. No obstante, la SEMAR requiere proporcionar la evidencia documental de la alineación de los 8 programas en el Sistema de Proceso Integral de Programación y Presupuesto (SPIPP), así como los indicadores que la secretaría estableció para medir la aportación a las metas de los objetivos 4, 9 y 16 de los ODS, a efecto de contar con información para evaluar la contribución a los compromisos internacionales en materia del sistema portuario nacional, por lo que se mantiene lo observado.

---

<sup>14/</sup> A010 Administración y operación de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos; E001 Formación del personal de la Marina Mercante; E002 Operación de infraestructura marítimo-portuaria; K004 Proyectos de construcción de puertos; K027 Mantenimiento de infraestructura; K036 Conservación de infraestructura marítimo-portuaria; M001 Actividades de apoyo administrativo, y el O001 Actividades de apoyo a la función pública y buen gobierno.

## **Apéndices**

### *Procedimientos de Auditoría Aplicados*

1. Evaluar que, en 2020, el diseño de la MIR del Pp P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" cumplió con las directrices generales para avanzar hacia el Sistema de Evaluación de Desempeño.
2. Verificar que, en 2020, la SICT diseñó y formuló políticas y estrategias nacionales y específicas en materia del Sistema Portuario Nacional orientadas a la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional.
3. Verificar que, en 2020, la SICT promovió la coordinación mediante la realización de sesiones ordinarias para la formulación, instrumentación y evaluación de la política de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.
4. Verificar que, en 2020, la SICT promovió y apoyó la instrumentación de la política de consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.
5. Verificar que, en 2020, la SICT evaluó y dio seguimiento a la política para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.
6. Verificar el gasto, en 2020, reportado por la SICT del ejercicio de los recursos del Pp P001 en acciones para la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.
7. Verificar que, en 2020, la SICT por medio del Pp P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" contribuyó a la consolidación de la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional del sistema portuario nacional.
8. Evaluar la contribución del Pp P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", en 2020, al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
9. Evaluar que, en 2020, el Sistema de Control Interno de la SICT cumplió con las normas generales de control interno, a efecto de permitir una seguridad razonable en el logro de los objetivos y metas del Programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes".

10. Evaluar que, en 2020, el Sistema de Control Interno de la SEMAR cumplió con las normas generales de control interno, a efecto de permitir una seguridad razonable en el logro de los objetivos y metas institucionales.
11. Verificar que, en 2020, la SICT reportó en los documentos de rendición de cuentas información que permita evaluar el cumplimiento de los objetivos y metas del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" en materia del Sistema Portuario Nacional.

#### *Áreas Revisadas*

La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, y las direcciones generales de Puertos, de Marina Mercante, de Fomento y Administración Portuaria, y de Planeación que estuvieron a cargo, en 2020, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y, que a partir de 2021, forma parte de la Secretaría de Marina.

#### *Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas*

Durante el desarrollo de la auditoría practicada, se determinaron incumplimientos de las leyes, reglamentos y disposiciones normativas que a continuación se mencionan:

1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: Art. 30 Frac. V Bis;
2. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Art. 1 Par. primero; Art. 27 Par. segundo; Art. 45 Par. primero;
3. Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno: Art. segundo, Título segundo, numeral 9, Normas Generales, Principios y Elementos de Control Interno, normas, primera, segunda, tercera, cuarta Información y Comunicación, disposiciones 13 Usar Información relevante y de calidad y 15.08 Métodos apropiados de comunicación, y quinta;
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, apartados IV.2.1 "Contenido de la MIR" y IV.2.2, "Secuencia de elaboración de la MIR", subapartado "Supuestos", numeral 2 "Análisis de la lógica horizontal" y numeral 3 "Análisis de la lógica vertical", y Guía para el Diseño de Indicadores Estratégicos, IV Reglas para la identificación de los elementos mínimos en la construcción de indicadores, subapartado IV.6 Frecuencia de medición; Ley de Puertos, Art. 16 Frac. I; Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Art. 27, Frac. I, Art. 28, Frac. II, Art. 31 Frac. I, X y XVIII; Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, Objetivo prioritario 4; Resolución aprobada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas denominada "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo

Sostenible", declaración 55; Lineamientos para el Proceso de Programación y Presupuestación para el Ejercicio Fiscal 2020, numeral 10;

*Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones y Recomendaciones*

Las facultades de la Auditoría Superior de la Federación para promover o emitir las acciones derivadas de la auditoría practicada encuentran su sustento jurídico en las disposiciones siguientes:

Artículo 79, fracciones II, párrafo tercero, y IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 10, fracción I, 14, fracción III, 15, 17, fracción XV, 36, fracción V, 39, 40, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.