



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Informe de Evaluación en materia de Diseño del programa presupuestario K027.- Mantenimiento de Infraestructura.

Instancia Evaluadora:

**Mtro. Fernando Román Márquez Colín
Persona Física**

Noviembre de 2022

Índice

| | |
|--|-----------|
| RESUMEN EJECUTIVO | 1 |
| INTRODUCCIÓN..... | 4 |
| SECCIÓN I. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO..... | 6 |
| SECCIÓN II. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA | 8 |
| a. Verificación del diagnóstico..... | 8 |
| b. Identificación del problema | 9 |
| c. Análisis del problema..... | 11 |
| SECCIÓN III. DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN..... | 15 |
| a. Objetivos..... | 15 |
| b. Bienes y Servicios..... | 16 |
| c. Poblaciones..... | 17 |
| d. Experiencias de atención..... | 19 |
| e. Selección de alternativas..... | 20 |
| SECCIÓN IV. DISEÑO OPERATIVO..... | 21 |
| a. Cobertura..... | 21 |
| b. Criterios de elegibilidad | 22 |
| c. Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios..... | 24 |
| d. Padrón..... | 28 |
| e. Transparencia y rendición de cuentas..... | 29 |
| f. Presupuesto..... | 32 |
| SECCIÓN V. CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA..... | 33 |

SECCIÓN VI. CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL... 35

SECCIÓN VII. COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES 37

SECCIÓN VIII. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO..... 38

SECCIÓN IX. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PP 43

a. Valoración cuantitativa global 43

b. Valoración cualitativa del Pp 44

SECCIÓN X. ANÁLISIS FODA 45

SECCIÓN XI. CONCLUSIONES GENERALES 52

ANEXOS

Anexo 1. Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente 53

Anexo 2. Árbol del Problema 55

Anexo 3. Árbol de Objetivos 57

Anexo 4. Estrategia de Cobertura 59

Anexo 5. Mecanismo de solicitud 61

Anexo 6. Mecanismo de entrega 62

Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida 64

Anexo 8. Presupuesto 66

Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional 68

Anexo 10. Alineación a los ODS 70

Anexo 11. Complementariedades, similitudes y duplicidades 72

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño 75

Anexo 13. Fuentes de información de la evaluación 80

Anexo 14. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación 83

Resumen ejecutivo

En el contexto mexicano a nivel federal en el marco del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED), la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) son quienes se encargan de emitir la normativa que se debe seguir para la realización de evaluaciones externas a las políticas públicas y programas presupuestarios (Pp) que integran la Estructura Programática en la Administración Pública Federal (APF). En ese sentido, la presente «Evaluación en materia de Diseño del programa presupuestario K027.- Mantenimiento de Infraestructura» (ED) tiene su origen en el «Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2021» emitido por la SHCP y el CONEVAL, por lo que su realización en 2022 es en el marco del numeral 94 del «Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2022», el cual refiere que las evaluaciones consideradas en programas anuales de evaluación anteriores y que no hayan sido realizadas deberán continuar hasta su conclusión. Cabe precisar que el presente es el primer ejercicio de evaluación externa que se realiza al Pp K027.

El objetivo general de la ED versó sobre «Evaluar el diseño del programa presupuestario K027 “Mantenimiento de Infraestructura” partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar su mejora continua». Asimismo, la metodología para realizar la ED consistió en la respuesta por parte del equipo evaluador a un cuestionario de 29 preguntas, para lo cual se valoró la evidencia documental proporcionada por las Unidades Responsables (UR) a cargo del Pp.

El Pp K027.- «Mantenimiento de Infraestructura» inició sus operaciones en 2008 y en 2022 está a cargo de las siguientes tres UR sectorizadas a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT): «Aeropuertos y Servicios Auxiliares» (ASA), «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» (AICM) y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» (SENEAM).

Los hallazgos más relevantes identificados por parte del equipo evaluador en las secciones principales de la ED son los siguientes:

«Características Generales del Programa Presupuestario», las UR a cargo del Pp K027 en el documento denominado «Diagnóstico del programa presupuestario “K027.- Mantenimiento de Infraestructura”, 2019» (Diagnóstico) definen el problema público que busca atender el Pp como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro», a su población potencial y objetivo como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas», al objetivo central que busca alcanzar como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado» y a los productos o mecanismos de intervención que se generan mediante el Pp como Programas y Proyectos de Inversión (PPI) enfocados al mantenimiento de infraestructura.

En la sección de «Problema o necesidad pública», en función de las características sugeridas por la Metodología de Marco Lógico (MML), se identificaron áreas de mejora en la redacción del enunciado del problema público que busca atender el Pp K027, por lo que se recomienda adecuarla de la siguiente forma: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado inadecuado». En la redacción recomendada, se plantea quitar a la «La infraestructura portuaria», puesto que derivado de una reforma realizada en 2020, todas las UR del Ramo 09 que estaban enfocadas a prestar servicios de naturaleza portuaria fueron resectorizadas al Ramo 13.- «Marina». Finalmente, se recomienda que se defina como la población que presenta el problema a «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», puesto que al operar estas UR la infraestructura que está en estado inadecuado son quienes en

realidad aquejan la problemática y no la infraestructura como tal. Cabe precisar que la infraestructura que es intervenida por el Pp K027 es operada por las UR: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» mediante Pp modalidad «E.- Prestación de Servicios Públicos».

Con relación a la sección de «Diseño de la propuesta de atención», destaca que a partir de las áreas de mejora identificadas en el objetivo central del Pp K027, se recomienda reformularlo como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado». Asimismo, se identificó que el diseño del Pp es una alternativa de intervención sólida para atender su problema público identificado, pero con áreas de oportunidad en algunos de sus elementos conceptuales clave como lo es una correcta identificación de su población potencial y objetivo.

En la sección de «Diseño operativo», se identificó que el Pp K027 no cuenta con una estrategia de cobertura que tenga las características que se solicita valorar, por lo que se recomienda la elaboración de dicha estrategia. Asimismo, se detectó que se cuenta con procedimientos documentados para la entrega de los PPI que genera. Con relación a la cuantificación de la población atendida, las UR no cuentan con un listado o relación (análogo a un padrón) de los «puntos de infraestructura aeroportuaria» que son intervenidos en cada ejercicio fiscal, por lo que se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 diseñen y recaben la información de un listado o relación con los puntos de infraestructura que son intervenidos cada año por los diversos PPI que se enfocan al mantenimiento de la infraestructura, se sugiere que la relación esté desagregada por cada uno de los siguientes tipos: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», así como señalar UR a cargo y una breve descripción de la acción de mantenimiento que se efectuó.

Con relación a la «Consistencia programática y normativa», se identificó que el objetivo del Pp y los productos o mecanismos de intervención que genera son consistentes con los de un Pp modalidad «K.- Proyectos de Inversión», los cuales se caracterizan por ser «Proyectos de inversión sujetos a registro en la Cartera que integra y administra la Unidad de Inversiones de la Subsecretaría de Egresos»; en ese sentido, el Pp K027 en 2022 opera mediante PPI que se ejecutan por parte de «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» en materia de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.

En la sección de «Contribución a objetivos de la planeación nacional», se identificó que el Pp K027 contribuye al «Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024» (PSCT), mediante su Objetivo Prioritario 2: «Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones las menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional» y su Estrategia Prioritaria 2.2: «Fortalecer los mecanismos de asignación de la inversión pública y privada en conservación, ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria y ferroviaria a fin de orientarla a la mejora de los servicios y a la atención de las necesidades de conectividad regional, con prioridad en la región sur sureste». Esto como consecuencia de que los PPI que se ejecutan en el marco del Pp K027 enfocados al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria permite que haya inversión pública destinada a la conservación adecuada de dicha infraestructura. Asimismo, el equipo evaluador identificó que el Pp se vincula de manera indirecta al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9: «Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación».

En referencia a las «Complementariedades, similitudes y duplicidades», después de realizarse una revisión exhaustiva de los objetivos y Componentes de las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) 2022 de los Pp de la APF, no se identificaron Pp con los cuales el K027 tenga una complementariedad, similitud o duplicidad en función de las características con las que en los Términos de Referencia empleados para la realización de esta ED se solicitó realizar el análisis. No obstante, si se considera un enfoque de cadena de valor o

concatenación de Pp, después de revisar la Estructura Programática de ASA, SENEAM y el AICM, que son las UR que operan el K027, se identifica que hay una complementariedad con los siguientes Pp: E010.- «Servicios de ayudas a la navegación aérea», E026.- «Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México» y E027.- «Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria de la Red ASA», puesto que dichos Pp son los encargados de operar la infraestructura que recibe mantenimiento por parte del Pp K027.

Finalmente, en la sección de «Instrumento de Seguimiento del Desempeño», el equipo evaluador, al contrastar el Resumen Narrativo de la MIR 2022 del Pp K027 con su diseño plasmado en su Diagnóstico, identificó que hay una **inconsistencia importante** entre ambos documentos, ya **que la MIR no refleja el diseño real del Pp, al solamente contener las acciones de «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», pero no las del «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano». Como consecuencia se recomienda que en la próxima actualización que se realice de la MIR y del Diagnóstico del Pp K027 se definan los siguientes elementos en ambos documentos:**

- Fin: «Contribuir a reducir la probabilidad de que las Unidades Responsables dejen de prestar sus servicios aeroportuarios mediante el mantenimiento de su infraestructura».
- Propósito: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado».
- Componentes: «Proyectos de Inversión para el mantenimiento de la infraestructura realizados».
- Actividades: 1) «Contratación de las obras consideradas en los Proyectos de Inversión» y 2) «Supervisión de la correcta ejecución de las obras consideradas en los Proyectos de Inversión»

Finalmente, la valoración cuantitativa global fue de 2.55, equivalentes al 63.7 por ciento del total de puntos posibles de obtener, esto a partir de las 20 preguntas con valoración cuantitativa que le aplicaron al Pp K027.

Introducción

El programa presupuestario (Pp) K027.- «Mantenimiento de Infraestructura» inició sus operaciones en 2008, de manera simultánea a la implantación de la lógica con que actualmente se elabora y gestiona la Estructura Programática en la Administración Pública Federal (APF) cada año. El Pp K027 en 2022 está a cargo de las siguientes tres Unidades Responsables (UR) sectorizadas a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT): «Aeropuertos y Servicios Auxiliares» (ASA), «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» (AICM) y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» (SENEAM).

La presente «Evaluación en materia de Diseño» (ED) tiene su origen en el «Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2021» emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), a través de la Unidad de Evaluación del Desempeño (UED) y el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), pero en dicho año no se realizó la ED, por lo que se realiza en 2022 atendiendo lo establecido en el numeral 94 del «Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2022».

La metodología empleada para la realización de la presente «Evaluación en materia de Diseño del programa presupuestario K027.- Mantenimiento de Infraestructura» la definió ASA a partir del contenido del «Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación en materia de Diseño» (ED) que le aplica a Pp que tienen como instancia de coordinación a la UED. Esta ED se realizó mediante análisis de gabinete de la información y evidencia documental, proporcionada por ASA, el AICM y SENEAM, en la cual se sustentan los diversos elementos del diseño de política pública del Pp K027. Cabe aclarar que normativamente la base metodológica sobre la que se debe valorar el diseño de los Pp en el contexto mexicano es la Metodología de Marco Lógico (MML).

El objetivo general de la ED versó sobre «Evaluar el diseño del programa presupuestario K027 “Mantenimiento de Infraestructura” partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar su mejora continua». Mientras que los objetivos específicos versaron sobre lo siguiente:

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

La ED se realizó mediante 11 apartados y 29 preguntas a responder por parte del equipo evaluador conforme a lo siguiente:

Cuadro 1. Secciones de la evaluación

| No. | Sección | Pregunta | Total |
|-----|------------------------------------|----------|-------|
| I | Características generales del Pp | NA | NA |
| II | Problema o necesidad pública | 1 - 5 | 5 |
| III | Diseño de la propuesta de atención | 6 - 10 | 5 |
| IV | Diseño operativo | 11 - 20 | 10 |



| No. | Sección | Pregunta | Total |
|--------------|--|-----------|-----------|
| V | Consistencia programática y normativa | 21 - 22 | 2 |
| VI | Contribución a objetivos de la planeación nacional | 23 - 24 | 2 |
| VII | Complementariedades, similitudes y duplicidades | 25 | 1 |
| VIII | Instrumento de Seguimiento del Desempeño | 26-29 | 4 |
| IX | Valoración final del diseño del Pp | NA | NA |
| X | Análisis FODA | NA | NA |
| XI | Conclusiones | NA | NA |
| TOTAL | | 29 | 29 |

Adicional a las secciones anteriores, se presentan los Anexos correspondientes a cada una de las respuestas que les aplica.

Sección I. Características generales del programa presupuestario

Antecedentes. El programa presupuestario (Pp) K027.- «Mantenimiento de Infraestructura» del Ramo 09.- «Infraestructura, Comunicaciones y Transportes» comenzó su implementación en 2008 a cargo de las Unidades Responsables (UR): «Camino y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos», «Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V.», «Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.», «Aeropuertos y Servicios Auxiliares» y «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.». Hasta el momento, el Pp K027 no ha sido objeto de alguna fusión con otro Pp del Ramo 09, pero debido a que históricamente en él se han integrado los Proyectos y Programas de Inversión (PPI) enfocados al mantenimiento de los diversos tipos de infraestructura del Ramo sus UR han variado con los años; siendo de 2020 a 2022 que se han mantenido solamente las siguientes tres: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano».

Identificación del Pp.

Nombre: «Mantenimiento de Infraestructura»

Siglas: «Mantenimiento de Infraestructura»

Clave del Pp: K027

Dependencia o entidad responsable: «Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes» (SICT).

UR de la operación: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano».

Año de inicio de operación: 2008

Problema o necesidad pública que se busca atender. En el «Diagnóstico del programa presupuestario “K027.- Mantenimiento de Infraestructura”, 2019» (Diagnóstico) se define el problema público que se busca atender como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3).

Identificación de las poblaciones potencial y objetivo. En el Diagnóstico se define a la población potencial y objetivo de la misma forma como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas».

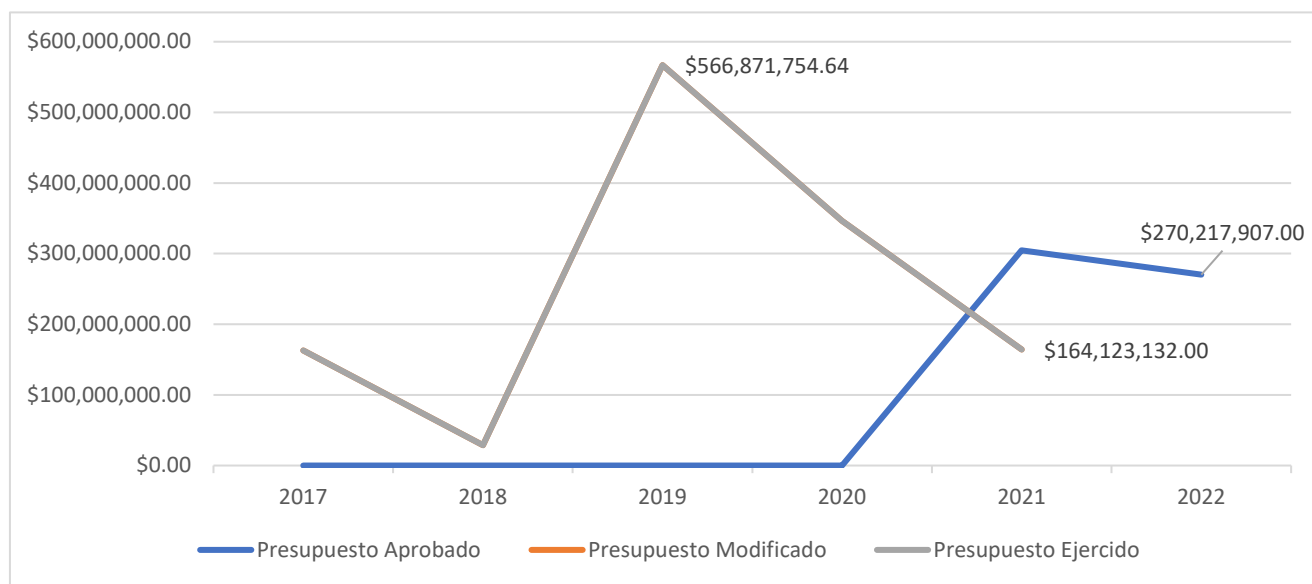
Objetivo general y objetivos específicos. En el Diagnóstico se define como objetivo directo del Pp a «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado» y como objetivo de orden superior al que se espera que contribuya el Pp: «Cumplimiento de los objetivos de los programas presupuestarios sustantivos enfocados a atender a los subsectores aeroportuario y portuario».

Descripción de los bienes o servicios que otorga. El Pp K027 genera Proyectos y Programas de Inversión (PPI) enfocados al mantenimiento de los diversos tipos de infraestructura del Ramo 09, en años recientes, principalmente de la infraestructura aeroportuaria.

Alineación a los elementos del Plan Nacional de Desarrollo (Plan) y, en su caso, a los objetivos de los programas derivados del Plan, vigentes. En su Diagnóstico refiere que se vincula con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 mediante el Eje II «Economía» y con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 mediante el Objetivo Prioritario 2: «Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones las menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional».

Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso y, en su caso, el monto aprobado para los años anteriores disponibles. A continuación, se presenta la evolución del presupuesto aprobado y ejercido en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) en periodo 2017 a 2022 para el Pp K027. Cabe precisar que de forma adicional ASA y el AICM ejecutan PPI con recursos propios en el marco de este Pp.

Gráfica 1. Evolución del presupuesto aprobado y ejercido para el Pp K027 entre 2017-2022 (Pesos corrientes)



Fuente: Elaboración propia a partir de la información disponible en el Portal de Transparencia Presupuestaria.

Sección II. Problema o necesidad pública

a. Verificación del diagnóstico

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

Respuesta:

- **No procede valoración cuantitativa.**

| Respuesta | Consideraciones |
|-----------|---|
| Sí | - El diagnóstico proporcionado contempla algunos o todos los elementos establecidos en los Aspectos a considerar que emitan la SHCP y el CONEVAL. |

Las UR a cargo de la operación del Pp K027 cuentan con el documento denominado «Diagnóstico del programa presupuestario "K027.- Mantenimiento de Infraestructura", 2019» (Diagnóstico), el cual tiene los apartados considerados en el documento de «Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación» (Aspectos), emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), los cuales son: antecedentes; identificación, definición y descripción del problema o necesidad; definición del problema; estado actual del problema; evolución del problema; experiencias de atención; árbol del problema; objetivos; árbol del objetivo; determinación de los objetivos del programa; aportación del programa a los objetivos del PND y de la institución; cobertura; identificación y caracterización de la población potencial; identificación y caracterización de la población objetivo; cuantificación de la población objetivo; frecuencia de actualización de la población potencial y objetivo; análisis de alternativas; diseño del programa propuesto o con cambios sustanciales; modalidad del programa; diseño del programa; previsiones para la integración y operación del padrón de beneficiarios; MIR; análisis de similitudes o complementariedades; presupuesto; impacto presupuestario y fuentes de financiamiento.

b. Identificación del problema

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| 3 | El problema o necesidad pública cuenta con: Tres de los criterios de valoración (b, c y d). |

El problema público que pretende atender el Pp K027 versa sobre: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3).

Criterio a). La definición del problema es clara debido a que no hay ambigüedades en su redacción, es acotada y concreta puesto que refiere al daño o deterioro de la infraestructura aeroportuaria y portuaria, pero debido a que refiere dos situaciones no deseadas (daño o deterioro) se interpreta que no es único, por lo que no se cumple con el criterio. **Criterio b).** El problema público se formula como una situación negativa debido a que no es socialmente deseable que la infraestructura aeroportuaria y portuaria cuente con daño o deterioro, puesto que mediante ella se proporcionan diversos servicios públicos mediante otros Pp a cargo de varias UR del Ramo 09, por tanto, se cumple con el criterio. **Criterio c) y Criterio d).** La población potencial y objetivo del Pp K027 se define como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52), la cual presenta el problema de estar dañada o deteriorada, por lo que el cambio en la población sería que las poblaciones cuenten con infraestructura en estado adecuado, por tanto, se cumple con ambos criterios.

Derivado de las áreas de mejora identificadas en la redacción del problema, se recomienda adecuarla de la siguiente forma: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado inadecuado». En esta recomendación al referir a «estado inadecuado» se considera a la infraestructura dañada y aquella que está deteriorada, pero en una sola problemática. Asimismo, se recomienda quitar a la «La infraestructura portuaria», puesto que derivado de una reforma realizada en 2020, todas las UR del Ramo 09 que estaban enfocadas a prestar servicios de naturaleza portuaria fueron resectorizadas al Ramo 13.- «Marina». Finalmente, se recomienda que se defina como la población que presenta el problema a «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», debido a que una situación que comúnmente se presenta al momento de aplicar la MML a Pp modalidad «K» es que como consecuencia de que su mecanismo de intervención consiste en la realización de PPI, en gran parte de los casos las mismas UR que realizan los PPI son las operadoras de la infraestructura generada, aunque ello se efectúe mediante Pp de otras modalidades; así en el caso del Pp K027, «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» son quienes realizan mediante el Pp PPI con la finalidad de que ellas mismas mediante otros Pp modalidad «E.- Prestación de Servicios Públicos» (véase respuesta a pregunta 25) operen la infraestructura intervenida; por lo que las UR referidas son las mismas que presentan el problema público.



La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 3, 4, 5 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

c. Análisis del problema

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

Criterios de valoración:

- a) Es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.
- b) Se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.
- c) Considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.
- d) Se encuentra caracterizado en un contexto territorial¹.

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | El problema o necesidad pública cuenta con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración (a), (b), (c) y (d)). |

El problema público que pretende atender el Pp K027 versa sobre: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3).

Criterio a). La definición del problema es consistente con los cambios que han experimentado las necesidades de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria y portuaria en los últimos años, la cual está conformada por los siguientes tipos: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación», «Administraciones Portuarias Integrales Federales» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», por lo que se cumple con el criterio.

Criterio b). La problemática en materia de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y portuaria presentada en el Diagnóstico del Pp K027 está en maraca en la situación socioeconómica del contexto en el que opera cada tipo de infraestructura, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio c).** En la información presentada en el Diagnóstico se refieren los cambios esperados con relación a las necesidades de mantenimiento, principalmente de la infraestructura aeroportuaria, los cuales están determinados por la vida útil y desgaste de cada tipo, ya que hay diferencias sustanciales en cada uno, puesto que no son comparables las necesidades de los «Aeropuertos de la Red ASA» y del «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México» con las «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» o los «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», por lo que se cumple con el criterio. **Criterio d).** En el diagnóstico se presentan diversos mapas y descripciones de la ubicación geográfica de cada uno de los tipos de infraestructura aeroportuaria y portuaria, por lo que se considera que el problema está caracterizado en un contexto territorial. Cabe precisar que al Pp K027 no le aplica contar con un análisis de brechas o afectaciones diferenciadas por grupos poblacionales, puesto que el problema público no es aquejado por personas.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas 2, 4 y 5

¹ El contexto territorial se refiere a la descripción de la ubicación geográfica en la que se desarrolla el problema o necesidad pública que el programa busca atender, así como de las brechas y niveles diferenciados de afectación que, en su caso, existan entre distintas regiones.

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

Respuesta: No aplica.

El problema público que pretende atender el Pp K027 versa sobre: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3). Al respecto, debido a que los diversos tipos de infraestructura que requieren mantenimiento son: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación», «Administraciones Portuarias Integrales Federales» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea» se considera que realizar un análisis de afectaciones por grupos poblacionales o territorios en el sentido que se solicita en el Anexo 1. «Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente» no le aplica, puesto que no atiende a grupos poblacionales y no agregaría valor que identifique brechas territoriales en función de «Localidades rurales» o «Entidades del sureste del país» ni en términos de afectaciones al medio ambiente.

No obstante, considerando que sí hay diferencias en cada tipo de infraestructura: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», sería de utilidad que las UR a cargo del Pp K027 exploren la posibilidad de realizar un análisis de efectos diferenciados en función de la situación particular de cada tipo de infraestructura, de tal forma que, de ser factible, se pudiese incorporar en el Diagnóstico una estimación de las necesidades de mantenimiento que se tienen por cada tipo, lo cual permitirá, a su vez, tener una aproximación de la magnitud del problema público.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 2, 5, 7, 8 y 11 a 17.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | El análisis del problema o necesidad pública cuenta con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración (a), b), c) y d) . |

En el Diagnóstico del Pp K027 cuenta con un árbol de problemas en el que se definen las siguientes causas directas del problema público: 1.- «Inadecuada detección de necesidades de rehabilitación y mantenimiento mayor de la infraestructura» y 2.- «Insuficientes recursos presupuestarios para la rehabilitación y mantenimiento mayor preventivo y correctivo de la infraestructura», las cuales, a su vez, son generadas por las subcausas: 1.1.- «Insuficientes recursos presupuestarios para la detección de necesidades», 1.2.- «Ejercicios de planeación deficiente para detectar prioridades óptimas de rehabilitación y mantenimiento mayor», 2.1.- «Existencia de normativa internacional que obliga a mantener en óptimas condiciones la infraestructura» y 2.2.- «Desinterés del sector público en el mantenimiento mayor de la infraestructura». Asimismo, los efectos directos que se generan de forma directa por el problema público son: 1.- «Infraestructura en condiciones subóptimas para el almacenamiento y suministro de combustibles», 2.- «Infraestructura en condiciones subóptimas para la operación y administración de aeropuertos a cargo del sector público», 3.- «Inadecuada infraestructura para el resguardo de sistemas y equipos para la prestación de servicios de ayuda para la navegación aérea, así como caminos de acceso a equipos y oficinas administrativas» y 4.- «Inadecuadas instalaciones para la operación y administración de las Administraciones Portuarias Integrales».

Criterio a). Se considera que el problema público de «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3) sí es resultado directo de las causas 1 y 2 debido a que una inadecuada detección de necesidades e insuficientes recursos presupuestarios generan que haya infraestructura en situación de daño o deterioro, por tanto, se cumple con el criterio. **Criterio b).** Se considera que el problema público genera de forma directa los efectos 1, 2, 3 y 4, puesto que una situación de infraestructura en condiciones de deterioro o daño ocasiona que, la misma se encuentre en condiciones subóptimas para su funcionamiento u operación, por tanto, se cumple con el criterio. **Criterio c).** El equipo evaluador considera que sí existe una lógica causal entre las subcausas, causas directas, problema público, efectos y efectos indirectos presentados en el árbol de problemas, puesto que hay interdependencia entre sí, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio d).** En consistencia con lo argumentado en la respuesta a la pregunta 4, realizar un análisis de afectaciones por grupos poblacionales o territorios en el sentido de que se solicita en el Anexo 1. «Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente» no le aplica, puesto que no atiende a grupos poblacionales ni tiene sentido que identifique brechas territoriales en función de «Localidades rurales» o «Entidades del sureste del país» ni en términos de afectaciones al medio ambiente, por lo que este criterio no le aplica al Pp; no obstante, con la

finalidad de no perjudicarlo de forma injusta, para efectos de la valoración cuantitativa, se considera que se cumple con este criterio.

Pese a que el Pp K027 cumplió con todos los criterios valorados en la presente pregunta, el equipo evaluador considera que en función del replanteamiento de la definición del problema realizado en la respuesta a pregunta 2: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado inadecuado» como consecuencia es necesario ajustar la estructura del árbol de problemas, para ello el equipo evaluar recomienda una estructura en el Anexo 2.- «Árbol del problema».

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 2, 3, 4 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

Sección III. Diseño de la propuesta de atención

a. Objetivos

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | El objetivo central del Pp cuenta con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración (a, b, c y d). |

En el Diagnóstico se define como objetivo directo del Pp a «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado» (ASA, 2019, 49). Asimismo, se define a la población potencial y objetivo como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52).

Criterio a). En la definición del objetivo directo del Pp se identifica a la población objetivo, puesto que en ambos casos se refiere a «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas», por lo que se cumple con el criterio. **Criterio b).** En el enunciado del objetivo se identifica que el cambio que se busca generar es que la infraestructura aeroportuaria y portuaria se encuentre en estado adecuado, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio c).** Debido a que solamente se busca generar un «adecuado estado» se considera que el objetivo es único, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio d).** Como consecuencia de que el problema público se define como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3) y el objetivo central como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado» (ASA, 2019, 49), se identifica que la solución de presentar «daño o deterioro» por parte de la infraestructura es presentar un «adecuado estado», por lo que se considera que el objetivo representa la solución del problema.

No obstante que el objetivo central del Pp cumple con los criterios valorados en la presente pregunta, en consistencia con lo recomendado en los ajustes a definición del problema y a las definiciones de poblaciones potencial y objetivo, el equipo evaluador recomienda ajustar el objetivo directo del Pp K027 como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado».

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 2, 5 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

b. Bienes y Servicios

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|---|
| 4 | Además de los tres criterios anteriores, en su conjunto, los bienes y servicios contribuyen de manera relevante a alcanzar el objetivo central del Pp (considerando factores externos al Pp, no falta o sobra ningún elemento). |

El producto o mecanismo de intervención del Pp K027 consiste en la realización de Proyectos y Programas de Inversión (PPI) enfocados al mantenimiento de los diversos tipos de infraestructura aeroportuaria a cargo de las UR del Ramo 09: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», las cuales cuentan con la siguiente infraestructura a su cargo: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea». Asimismo, en el Diagnóstico se define como objetivo directo del Pp a «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado».

A partir de lo anterior, los PPI que se realizan en el marco del Pp K027 corresponden a la atención de la causa directa «Insuficientes recursos presupuestarios para la rehabilitación y mantenimiento mayor preventivo y correctivo de la infraestructura» del árbol de problemas. Asimismo, la realización de los PPI enfocados al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria es indispensable para lograr que ésta esté en un «adecuado estado». También, los PPI del Pp K027 son factibles de realizarse ya sea con recursos PEF o propios de cada UR en función de la normativa que regula su ejecución, la cual tiene como marco general a los «Lineamientos para el seguimiento del ejercicio de los programas y proyectos de inversión, proyectos de infraestructura productiva de largo plazo y proyectos de asociaciones público privadas, de la Administración Pública Federal» (DOF, 2015). Finalmente, se considera que los PPI contribuyen de manera relevante al logro del objetivo central del Pp K027, puesto que sin ellos es imposible que la infraestructura aeroportuaria esté en «adecuado estado», por tanto, se asigna una valoración de nivel 4 en función de los criterios definidos en los Términos de Referencia para asignar una valoración cuantitativa en la presente respuesta.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 2, 3, 4, 5 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

c. Poblaciones

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | Las poblaciones cuentan con: |
| 2 | Dos de los criterios de valoración. (a) y b) |

En el Diagnóstico se define a la población potencial y objetivo de la misma forma como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52), en ambos casos se cuantifica en 199 puntos de infraestructura aeroportuaria y portuaria (ASA, 2019, 68), clasificándose ésta en los siguientes tipos: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación», «Administraciones Portuarias Integrales Federales» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea». Como consecuencia de que se identifica a las poblaciones potencial y objetivo se considera que se cumple con el **Criterio a)** y **Criterio b)**. Cabe precisar que por su dinámica operativa el Pp K027 no es necesario que realice una prelación de unidades de análisis que presentan el problema público, puesto que las necesidades de mantenimiento para cada tipo pueden surgir en cualquier punto del tiempo.

Asimismo, en el Diagnóstico del Pp K027 se define a la población atendida como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas que es intervenida durante un ejercicio fiscal», pero no se proporciona una cuantificación, por lo que se considera que no se cumple con el **Criterio c)**. Con relación al **Criterio d)**, El Pp K027 tiene como Instrumento de Seguimiento de Desempeño una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), en la cual en su versión 2022 el objetivo a nivel Propósito se define como «Las operaciones aeroportuarias en la Red ASA se efectúan en condiciones que evitan accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA», por lo que en éste se infiere que refiere por población objetivo a «Las operaciones aeroportuarias en la Red ASA», puesto que la SHCP por normativa solicita que en la redacción del Propósito se considere a la población objetivo, mientras que en el diagnóstico se hace referencia a «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52); como consecuencia de que no hay consistencia entre la población objetivo definida en el Diagnóstico y la definida en la MIR, se considera que no se cumple con el criterio.

A partir de las áreas de mejora identificadas en los criterios c) y d), se recomienda que las UR del Pp elaboren cada ejercicio fiscal una relación de las unidades de análisis que sean intervenidas mediante las acciones de mantenimiento de los PPI que se ejecutan en el marco del Pp K027 con la finalidad de cuantificar a la



población atendida. Asimismo, se recomienda que en la próxima actualización de la MIR y del Diagnóstico del Pp se defina como población potencial y objetivo a «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», las cuales estarían conformadas por «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano».

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 2, 4, 5, la sección III. Diseño de la propuesta de atención y la sección IV. Diseño operativo.

d. Experiencias de atención

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|---|
| 2 | La justificación teórica o empírica que sustenta el tipo de intervención: Además del criterio anterior, presenta el análisis de resultados, obstáculos o retos que han encontrado los programas o experiencias de atención identificados. |

Entre la información proporcionada por las UR a cargo del Pp K027 está el «Diagnóstico del programa presupuestario “K027.- Mantenimiento de Infraestructura”, 2019», el cual cuenta con una sección denominada «Experiencias de Atención» (ASA, 2019, 17), misma en la que se presenta una justificación empírica, ya que se analiza la forma en que en Argentina, Chile y España se realizan las acciones de mantenimiento de la infraestructura a cargo del sector público. Al respecto, el análisis que se realiza en la sección referida se sustenta en estudios e investigaciones realizadas en cada uno de los tres países; asimismo, se presenta un análisis de resultados generados, así como los principales retos que se presentan en materia del mantenimiento de la infraestructura pública. Por tanto, se asigna una valoración de nivel 2.

No es factible asignar un mayor nivel de valoración debido a que entre las experiencias de atención presentadas como justificación empírica no se presenta evidencia que valide el mecanismo causal del diseño del Pp ni los efectos positivos atribuibles a intervenciones similares. Adicionalmente, a manera de contexto, el equipo evaluador considera que es relevante mencionar que por la naturaleza del Pp es muy complicado encontrar evidencia causal de efectos positivos atribuibles al mantenimiento de infraestructura que se sustente en evaluaciones de impacto experimentales o cuasiexperimentales realizadas a algún otro programa similar en el contexto mexicano e internacional.

Por lo anterior, y considerando que el equipo evaluador buscó la existencia de evaluaciones de impacto en México o en el ámbito internacional que dieran cuenta de que la realización de acciones de mantenimiento de infraestructura generan efectos positivos, pero no identificó la existencia de alguna evaluación, se considera que una recomendación al Pp K027 de que documente con evidencia la validación de su mecanismo causal, así como que presente evidencia de los efectos positivos atribuibles a su mecanismo de intervención no sería factible de atenderse.

Con base en los argumentos antes referidos, se recomienda complementar las experiencias revisadas con la integración de una justificación teórica sobre los beneficios que genera el mantenimiento para cada tipo de la infraestructura aeroportuaria que es el ámbito de acción del Pp («Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea») similar, ya sea en el ámbito nacional o internacional que sea operada por entes públicos u organizaciones privadas, para lo cual se podrían consultar fuentes de información nacionales e internacionales.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas a las preguntas: 2, 3, 4, 5 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

e. Selección de alternativas

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

Respuesta:

| Nivel | Respuesta |
|-------|---|
| 2 | La instancia evaluadora considera que el diseño del Pp sí es una alternativa óptima de intervención, con áreas de oportunidad en sus elementos clave: población, bienes y/o servicios, mecánica operativa. |

El equipo evaluador considera que ninguna alternativa de intervención de política pública puede ser «óptima» debido a que porque por su naturaleza las políticas públicas siempre están inmersas en procesos de mejora y cambio continuos, como consecuencia de que sus diseñadores e implementadores cuentan con una «racionalidad limitada», lo que les lleva a que al momento de decidir sobre la política pública en cuestión, lo hagan a partir de información incompleta, por lo que sus decisiones nunca podrán ser en función de la selección de la alternativa más «óptima» posible. Por tanto, para efectos de la presente respuesta, el equipo evaluador considera que por «óptimo», se está pensando en una alternativa «sólida».

Al respecto, se considera que el diseño del Pp K027 es una alternativa de intervención sólida para atender su problema público identificado, puesto que para revertir que «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3), se deben realizar obras de mantenimiento a la infraestructura, lo cual en el contexto mexicano se debe efectuar mediante los Proyectos y Programas de Inversión (PPI) que aprueba y da seguimiento la Unidad de Inversiones de la SHCP. En ese sentido, el mecanismo de intervención o productos del Pp K027 son los más sólidos posibles para la atención del problema público identificado en el Diagnóstico.

Con relación a la redacción del problema público y poblaciones definidas en el Diagnóstico, como ya se analizó en respuestas previas, se identifican áreas de oportunidad, por lo que en esta respuesta se asigna una valoración de nivel 2. Asimismo, con la finalidad de ajustar los elementos conceptuales del diseño del Pp K027, así como recordando la resectorización de 2020 de la infraestructura portuaria al Ramo 13.- «Marina», se recomienda lo siguiente:

- Problema público: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado inadecuado».
- Población potencial y objetivo: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario».
- Objetivo directo del Pp K027 como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado».
- Nombre del Pp K027.- «Mantenimiento de infraestructura aeroportuaria».

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas a las preguntas: 2, 3, 4, 5 la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

Sección IV. Diseño operativo

a. Cobertura

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | La estrategia de cobertura cuenta con: |
| 0 | Ninguno de los criterios de valoración. |

En el Diagnóstico del Pp K027 se refiere que la población potencial y objetivo se definen de la misma forma como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52), en ambos casos se cuantifica en 199 puntos de infraestructura aeroportuaria y portuaria (ASA, 2019, 68), clasificándose ésta en los siguientes tipos: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación», «Administraciones Portuarias Integrales Federales» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea». Al respecto, las UR a cargo de la operación del Pp («Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano») cuentan con diversos documentos que dan cuenta de las necesidades de mantenimiento de su infraestructura, por lo que se considera que sí cuentan con una estrategia de cobertura, pero ésta no tiene los criterios solicitados en esta pregunta; es decir, en los documentos no se presentan estimaciones de la evolución de la población potencial y objetivo, ni de las necesidades de presupuesto para al menos los próximos tres años, ni metas de cobertura anuales.

Considerando la recomendación de redefinir a la población potencial y objetivo como «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», en caso de que se atienda, se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 elaboren un documento de estrategia de cobertura en el que definan el presupuesto estimado por tipo de infraestructura que requieren para el corto y mediano plazos para realizar sus acciones en materia de mantenimiento de infraestructura, así como una proyección por tipo de infraestructura de los puntos que serán intervenidos por los distintos PPI que se ejecuten en el marco del Pp.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 8 y la sección IV. Diseño operativo.

b. Criterios de elegibilidad

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta: No aplica.

En el Diagnóstico del Pp K027 se refiere que la población potencial y objetivo se definen de la misma forma como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52), en ambos casos se cuantifica en 199 puntos de infraestructura aeroportuaria y portuaria (ASA, 2019, 68). El equipo evaluador considera que contar con criterios para seleccionar a su población objetivo no le aplica al Pp K027 debido a que es igual que la potencial, por lo que no es necesario realizar una segmentación o priorización de un subconjunto de unidades de análisis en función de las restricciones presupuestarias y/o de recursos humanos de las UR a cargo del Pp.

Asimismo, como ya se refirió en las respuestas a las preguntas 1 y 8, principalmente, es necesario redefinir a la población potencial y objetivo como «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», puesto que son dichas UR quienes en realidad aquejan el problema público. En ese sentido, debido a que las poblaciones debiesen ser las mismas y estar integradas por «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», como consecuencia de que dichas UR no varían en el tiempo, se refuerza el argumento de que no aplica contar con mecanismos para la selección de su población objetivo al Pp K027.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 8 y la sección IV. Diseño operativo.

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

Respuesta: No aplica.

Como ya se refirió en la respuesta a la pregunta 4, debido a que el problema público que pretende atender el Pp K027 versa sobre: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3), así como que la población potencial y objetivo se definen de la misma forma como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52), considerando que los diversos tipos de infraestructura que requieren mantenimiento son: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación», «Administraciones Portuarias Integrales Federales» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», realizar un análisis de afectaciones por grupos poblacionales o territorios en el sentido de que se solicita en el Anexo 1. «Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente» no le aplica al Pp, puesto que no atiende a grupos poblacionales ni tiene sentido que identifique brechas territoriales en función de «Localidades rurales» o «Entidades del sureste del país» ni en términos de afectaciones al medio ambiente. En ese sentido, tampoco le aplica al Pp K027 contar con criterios de elegibilidad o priorización diferenciados por grupos de población, territorios o medio ambiente.

Cabe precisar de que en caso de que se atienda la recomendación de redefinir a la población potencial y objetivo como «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», seguiría sin aplicarle al Pp K027 el contar con los criterios referidos, puesto que no tiene sentido realizar una priorización entre las UR, ya que cada una gestiona sus PPI ante la Unidad de Inversiones de la SHCP de forma independiente.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 4, 8 y la sección IV. Diseño operativo.

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

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta: No aplica.

Como ya se analizó en respuestas previas, el Pp K027 define en su Diagnóstico a su población atendida como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas que es intervenida durante un ejercicio fiscal», pero dicha definición es imprecisa, puesto que la infraestructura en sí misma no puede ser la población que aqueja el problema público, sino quienes en realidad lo padecen son las UR que operan dicha infraestructura. En ese sentido, el equipo evaluador considera que quienes son los entes solicitantes, generan y reciben el mecanismo de intervención o productos que genera el Pp son «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario»,² las cuales se integran por: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», ya que éstas identifican sus necesidades de mantenimiento, diseñan sus Proyectos y Programas de Inversión (PPI), los ejecutan y operan la infraestructura que recibe el mantenimiento. El mecanismo de intervención o productos que genera el Pp son PPI enfocados al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria y, por las características particulares de operar de los Pp modalidad «K», a quien le solicitan las UR el registro o aprobación de los PPI es a la Unidad de Inversiones (UI) de la SHCP, misma que es una instancia totalmente ajena a la operación del Pp, por lo que se considera que en el contexto particular de los Pp modalidad «K» esta pregunta no les aplica, ya que los procedimientos y normativa que tiene la UI para la aprobación de solicitudes no es algo sobre lo que las UR a cargo de los Pp con esta modalidad presupuestaría puedan tener injerencia, por lo que sería injusto valorar documentos cuyo diseño y modificación no está bajo su control.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 7, 8 y la sección IV. Diseño operativo.

² Cabe precisar que no se considera a la infraestructura portuaria debido a su resectorización en 2020 al Ramo 13.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | Los criterios de selección cuentan con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración (a), b), c) y d) . |

Como ya se analizó en respuestas previas, el Pp K027 define en su Diagnóstico a su población atendida como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas que es intervenida durante un ejercicio fiscal», pero dicha definición es imprecisa, puesto que la infraestructura en sí misma no puede ser la población que aqueja el problema público, sino quienes en realidad lo padecen son las UR que operan dicha infraestructura. En ese sentido, el equipo evaluador considera que quienes son los entes que generan y reciben el mecanismo de intervención o productos que genera el Pp son «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario»,³ las cuales se integran por: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», ya que éstas identifican sus necesidades de mantenimiento, diseñan sus Proyectos y Programas de Inversión (PPI), los ejecutan y operan la infraestructura que recibe el mantenimiento. El mecanismo de intervención o productos que genera el Pp son PPI enfocados al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Al respecto, cada una de las UR antes referidas cuenta con manuales de procedimientos en los que se norman los procesos de entrega- recepción de las obras de mantenimiento que se ejecutan en los PPI del Pp K027. Siendo los documentos revisados para dar respuesta a esta pregunta los siguientes: Manual de Procedimientos del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (<https://www.aicm.com.mx/obligaciones-gubernamentales/normateca>), Manual de Procedimientos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (https://www.gob.mx/asa/archivo/documentos?idiom=es&filter_origin=archive) y el Manual de Procedimientos de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (<https://www.seneam.gob.mx/transparencia/archivos/1055.pdf>).

Criterio a) y Criterio b). Los procedimientos consideran y se adaptan a las características de las UR, así como se identifican los pasos y plazos en que deben ejecutarse los procesos de entrega- recepción de las obras de mantenimiento que se ejecutan en los PPI del Pp K027. Cabe precisar que por la naturaleza del Pp no se requiere que se considere en los procedimientos datos para la atención al público. Por tanto, se considera que se cumple con los dos criterios. **Criterio c).** En los procedimientos se presentan los requisitos y formatos necesarios para los procesos de entrega- recepción de las obras de mantenimiento, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio d).** Los procedimientos de «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional

³ Cabe precisar que no se considera a la infraestructura portuaria debido a su resectorización en 2020 al Ramo 13.



de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» son públicos y de conocimiento de las propias UR, así como están redactados en un lenguaje claro, sencillo y conciso, por tanto, se considera que se cumple con el criterio.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 7, 8 y la sección IV. Diseño operativo.

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

Respuesta: No aplica.

Como ya se refirió en la respuesta a la pregunta 4, debido a que el problema público que pretende atender el Pp K027 versa sobre: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3), así como que la población potencial y objetivo se definen de la misma forma como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52), considerando que los diversos tipos de infraestructura que requieren mantenimiento son: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación», «Administraciones Portuarias Integrales Federales» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», realizar un análisis de afectaciones por grupos poblacionales o territorios en el sentido de que se solicita en el Anexo 1. «Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente» no le aplica al Pp, puesto que no atiende a grupos poblacionales ni tiene sentido que identifique brechas territoriales en función de «Localidades rurales» o «Entidades del sureste del país» ni en términos de afectaciones al medio ambiente. En ese sentido, tampoco le aplica al Pp K027 contar con procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos de población, territorios o medio ambiente.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 4, 8 y la sección IV. Diseño operativo.

d. Padrón

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

Criterios de valoración:

- a) Incluye características de la población atendida.
- b) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.
- c) Se encuentra sistematizada⁴ y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
- d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

Respuesta:

- Sin evidencia.

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | La información cuenta con: |
| 0 | Ninguno de los criterios de valoración. |

Como ya se analizó en respuestas previas, el Pp K027 define en su Diagnóstico a su población atendida como: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas que es intervenida durante un ejercicio fiscal», pero dicha definición es imprecisa, puesto que la infraestructura en sí misma no puede ser la población que aqueja el problema público, sino quienes en realidad lo padecen son las UR que operan dicha infraestructura. En ese sentido, el equipo evaluador considera que la población atendida por el Pp son «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario»,⁵ las cuales se integran por: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», ya que éstas son quienes se benefician de los PPI enfocados al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.

Al respecto, entre la información proporcionada por el Pp K027 no se detectó que las UR cuenten con un listado o relación (análogo a un padrón) de los «puntos de infraestructura aeroportuaria» que son intervenidos cada ejercicio fiscal, por tanto, se asigna una valoración de cero en la presente pregunta. Asimismo, se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 diseñen y recaben la información de un listado o relación con los puntos de infraestructura que son intervenidos cada año por los diversos PPI que se enfocan al mantenimiento de la infraestructura, se sugiere que la relación esté desagregada por cada tipo: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», así como UR y una breve descripción de la acción de mantenimiento que se efectuó.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de la pregunta 8, así como las preguntas de la sección IV. Diseño operativo.

⁴ Se entenderá por sistematizada que la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático; por actualizada, que el padrón contenga los datos más recientes de acuerdo con la periodicidad definida para el tipo de información; y por depurada, que no contenga duplicidades o beneficiarios no vigentes.

⁵ Cabe precisar que no se considera a la infraestructura portuaria debido a su resectorización en 2020 al Ramo 13.

e. Transparencia y rendición de cuentas

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- Con evidencia.

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | La información cuenta con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración (a, b, c y d). |

Criterio a). El Pp K027 es operado por las siguientes UR: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», entre la información proporcionada no se detectó que se cuente con un documento normativo (análogo a Reglas de Operación o lineamientos) para el Pp. Con relación a los documentos operativos del Pp K027, como ya se refirió en la respuesta a la pregunta 15, cada una de las UR cuenta con manuales de procedimientos que están publicados en internet: Manual de Procedimientos del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (<https://www.aicm.com.mx/obligaciones-gubernamentales/normateca>), Manual de Procedimientos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (https://www.gob.mx/asa/archivo/documentos?idiom=es&filter_origin=archive) y el Manual de Procedimientos de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (<https://www.seneam.gob.mx/transparencia/archivos/1055.pdf>); por tanto, se considera que se cumple con este criterio. **Criterio b).** El «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» publica de forma trimestral estados financieros en los que, entre otras cosas, se presenta la información correspondiente al presupuesto que ejerce en sus Pp, entre los cuales se encuentra el K027 (<https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/estados-financieros-trimestrales-y-notas>); «Aeropuertos y Servicios Auxiliares» también publica de forma trimestral estados financieros con la información correspondiente al presupuesto que ejerce en el marco del Pp K027 (https://www.asa.gob.mx/es/ASA/Informacion_Programatica_2022); por tanto, se considera que se cumple con el criterio. **Criterio c).** El Pp K027 no cuenta con evaluaciones externas previas ni estudios ni encuestas financiadas con recursos propios. Asimismo, el Pp cuenta con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), la cual contiene los indicadores que permiten rendir cuenta sobre sus objetivos y resultados, de los cuales «Aeropuertos y Servicios Auxiliares» publica en los avances de forma trimestral en la siguiente dirección electrónica: https://www.asa.gob.mx/es/ASA/Informacion_Programatica_2022, por lo que se considera que se cumple con este criterio. **Criterio d).** El Pp K027 no asigna recursos públicos a personas físicas o morales, ya que su mecanismo de intervención consiste en la realización de Programas y Proyectos de Inversión (PPI); en ese sentido, con la finalidad de no penalizarlo injustamente, para efectos de la valoración cuantitativa se considera que se cumple con este criterio.

No obstante que el Pp K027 obtuvo la máxima puntuación, el equipo evaluador considera que para efectos de dar mayor claridad y transparencia al diseño de política pública del Pp K027 es recomendable que las UR



elaboren y publiquen un documento descriptivo (análogo a Reglas de Operación o lineamientos), el cual esté integrado por, al menos, los siguientes apartados: descripción de las Unidades Responsable que están a cargo del Pp, problema público que se busca atender, árbol del problemas, árbol de objetivos, objetivos del Pp, poblaciones potencial, objetivo y atendida, detalle de cada uno de los tipos de infraestructura susceptibles de ser atendidos por el Pp, así como la dinámica operativa que siguen los PPI que se ejecutan.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas a las preguntas de la sección IV. Diseño operativo.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | La información cuenta con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración (a, b, c y d). |

Criterio a). Las UR a cargo del Pp K027 cuentan con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información que se realizan en el marco de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, por lo que se considera que se cumple con el criterio. **Criterio b).** Este criterio no le aplica al Pp K027 porque no tiene sentido que implemente un mecanismo de participación ciudadana con relación a los procesos de toma de decisión sobre su diseño y operación, ya que no atiende a personas físicas, sino que atiende a las mismas UR a su cargo, puesto que son ellas quienes operan la infraestructura que recibe mantenimiento, por tanto, el equipo evaluador atendiendo a las especificaciones definidas en los Términos de Referencia considera injusto penalizar al Pp K027 por no contar con dicho procedimiento, por lo que para efectos de la valoración cuantitativa se considera que se cumple con este criterio. **Criterio c)** y **Criterio d).** La información que publican las UR sobre el Pp K027, sobre el ejercicio del presupuesto, indicadores de la MIR y procedimientos, es de carácter pública y se puede acceder a ella en formato PDF o Excel, los cuales son formatos de datos abiertos, así como al tratarse de una publicación en sitios web se considera que se fomenta el uso de tecnologías de la información, las direcciones electrónicas en las que se puede consultar la información son las siguientes: https://www.asa.gob.mx/es/ASA/Informacion_Programatica_2022, <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/estados-financieros-trimestrales-y-notas>, <https://www.aicm.com.mx/obligaciones-gubernamentales/normateca>, https://www.gob.mx/asa/archivo/documentos?idiom=es&filter_origin=archive y <https://www.seneam.gob.mx/transparencia/archivos/1055.pdf>, por lo que se cumple con ambos criterios.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas a las preguntas de la sección IV. Diseño operativo.

f. Presupuesto

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | El Pp cuenta con: |
| 2 | Dos de los criterios de valoración (a y d). |

Criterio a). Entre la documentación analizada se identificó que cada una de las UR a cargo de la operación del Pp K027: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», desglosa su presupuesto por capítulo de gasto, el cual en su mayoría está asignado en el 6000 «Inversión pública», así como su fuente de financiamiento, puesto que el K027 ejecuta PPI con recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación 2022 (PEF) y también con recursos propios de ASA y del AICM, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio b).** Entre la información proporcionada por las UR a cargo del Pp K027 no se identificó que se cuente con estimaciones sobre los requerimientos presupuestarios para la ejecución de los PPI en el corto y mediano plazos, por lo que no se cumple con este criterio. **Criterio c).** Como ya se refirió en respuestas previas, el Pp K027 no tiene cuantificada a su población atendida en el sentido de que haya una relación de los «puntos de la infraestructura aeroportuaria» que son intervenidos por los PPI cada ejercicio fiscal, motivo por el cual tampoco se identifica que haya una estimación gastos unitarios, por lo que no se cumple con el criterio. **Criterio d).** El Pp K027 genera como productos PPI enfocados al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, los cuales se realizan con recursos del capítulo 6000 «Inversión pública», por lo que al realizarlo así se considera que hay una coherencia entre los capítulos de gasto y los productos que genera.

Se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 elaboren estimaciones presupuestarias sobre los recursos que requieren para ejecutar sus PPI en el corto y mediano plazos, así como que, a partir del replanteamiento de la población atendida, realicen una cuantificación de los gastos unitarios en que incurren cada ejercicio fiscal.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas a las preguntas: 5, 7, 8, 21, y la sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño.

Sección V. Consistencia programática y normativa

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

Respuesta:

- **No procede valoración cuantitativa.**

De acuerdo con el «Anexo 2.- Clasificación de programas presupuestarios (Pp)» del «Manual de Programación y Presupuesto 2023» (SHCP, 2022b), los Pp modalidad «K.- Proyectos de Inversión» se caracterizan por ser «Proyectos de inversión sujetos a registro en la Cartera que integra y administra la Unidad de Inversiones de la Subsecretaría de Egresos»; en ese sentido, el Pp K027 en 2022 opera mediante PPI que se ejecutan por parte de «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» en materia de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, por lo que el producto o mecanismo de intervención que se genera es consistente con la modalidad presupuestaria «K». Asimismo, el objetivo del Pp definido en su Diagnóstico versa sobre «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado» (ASA, 2019, 49); en ese sentido, la modalidad presupuestaria también es consistente por el objetivo del Pp K027.

Con relación a las áreas de mejora identificadas en la redacción del problema en la respuesta a la pregunta 2, se reitera la recomendación de adecuarla como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado inadecuado», de tal forma que se acote el Pp solamente a la «infraestructura aeroportuaria», puesto que derivado de una reforma realizada en 2020, todas las UR del Ramo 09 que estaban enfocadas a prestar servicios de naturaleza portuaria fueron resectorizadas al Ramo 13.- «Marina». Asimismo, en consistencia con la definición de problema público propuesta, se recomienda adecuar la redacción del objetivo del Pp como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado».

Finalmente, con la finalidad de acotar el campo de acción del Pp y considerando que en los últimos tres años solamente se han realizado PPI en materia de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, se recomienda modificar el nombre del Pp por el de «Mantenimiento de infraestructura aeroportuaria».

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas de la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Respuesta |
|-------|--|
| 2 | Algunos de los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención del Pp. |

En las consideraciones de los Términos de Referencia (TdR) proporcionados para realizar esta evaluación no se precisa cuáles son los documentos que el equipo evaluador debe tomar en cuenta como «estratégicos, institucionales, normativos y operativos», por ello para responder a esta pregunta se toman como referencia el Diagnóstico del Pp K027, su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) 2022 y Manuales de Procedimientos de las UR a su cargo.

El Pp K027 en su MIR 2022 define como objetivo a nivel Propósito a «Las operaciones aeroportuarias en la Red ASA se efectúan en condiciones que evitan accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA», por lo que en éste se infiere que refiere por población objetivo a «Las operaciones aeroportuarias en la Red ASA», puesto que la SHCP por normativa solicita que en la redacción del Propósito se considere a la población objetivo, mientras que en el Diagnóstico se hace referencia a «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» (ASA, 2019, 52); por lo que no hay consistencia entre ambos documentos con relación a los objetivos y a la población objetivo.

Con relación al contenido del Diagnóstico y al de los Manuales de Procedimientos de las UR a cargo del Pp K027, se identifica que hay consistencia sobre los productos o mecanismos de intervención que genera el Pp, los cuales son PPI en materia de mantenimiento de infraestructura, ya que en los procedimientos revisados se describe y norma la gestión operativa que al interior de cada UR se debe seguir para el diseño y ejecución de los PPI sobre cada tipo de infraestructura: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano», mismos tipos que son descritos en el Diagnóstico del Pp K027.

En atención a las especificaciones definidas en los TdR, se asigna una valoración de nivel dos debido que solamente hubo consistencia entre el contenido del Diagnóstico del Pp y los Manuales de Procedimientos de las UR a su cargo.

Por lo anterior, se recomienda que en la próxima actualización que se realice del Diagnóstico del Pp K027 y de su MIR, se aseguren las UR a cargo del Pp que haya consistencia entre los elementos del diseño de la propuesta de atención en ambos documentos. En ese sentido, se recomienda que el objetivo central del Pp y el Propósito se definan como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado».

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de la pregunta 26 y de la sección III. Diseño de la propuesta de atención.

Sección VI. Contribución a objetivos de la planeación nacional

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

Respuesta:

- Con evidencia.

| Nivel | Respuesta |
|-------|--------------------------------|
| 4 | Sí se identifica contribución. |

En el Diagnóstico del Pp K027 se define su objetivo directo o central como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado». Asimismo, las UR a cargo del Pp K027 cuentan con un documento en el que establecen su alineación o contribución con los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Al respecto, el Pp K027 contribuye al «Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024» (PSCT), mediante su Objetivo Prioritario 2: «Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones las menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional» y su Estrategia Prioritaria 2.2: «Fortalecer los mecanismos de asignación de la inversión pública y privada en conservación, ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria y ferroviaria a fin de orientarla a la mejora de los servicios y a la atención de las necesidades de conectividad regional, con prioridad en la región sur sureste». Esto como consecuencia de que el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria permite que haya inversión pública en la conservación adecuada de dicha infraestructura.

Como consecuencia de que la alineación del Pp K027 con el PSCT no está considerada en el Diagnóstico del Pp, puesto que éste se elaboró de forma previa a la publicación del PSCT, se recomienda incorporarla en la actualización que se realice del documento como resultado de la atención a las recomendaciones realizadas en este ejercicio de evaluación.

La respuesta a esta pregunta es consistente con la respuesta de las preguntas: 6, 22 y 26.

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

Respuesta:

- **No procede valoración cuantitativa.**

En el Diagnóstico del Pp K027 se define su objetivo directo o central como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado». Asimismo, las UR a cargo del Pp K027 cuentan con un documento en el que establecen su alineación o contribución con los ODS. Al respecto, el Pp K027 se vincula con el Objetivo 9: «Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación», puesto que contribuye de manera indirecta a la meta 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», esto como consecuencia de que el Pp K027 solamente aporta a crear las condiciones para alcanzar dicha meta. Cabe precisar que el equipo evaluador considera que la alineación establecida por el Pp K027 con relación a los ODS es adecuada.

Como consecuencia de que la alineación del Pp K027 con los ODS no está considerada en el Diagnóstico del Pp, se recomienda incorporarla en la actualización que se realice del documento como resultado de la atención a las recomendaciones realizadas en este ejercicio de evaluación.

La respuesta de esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 6, 22 y 26.

Sección VII. Complementariedades, similitudes y duplicidades

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

Respuesta:

- **No procede valoración cuantitativa.**

En los TdR proporcionados para el desarrollo de esta evaluación, se señala que el equipo evaluador debe atender las siguientes definiciones para realizar su análisis en esta pregunta:

Complementariedad: cuando dos Pp atienden a una misma población mediante la generación de diferentes bienes y/o servicios para el logro de objetivos con características similares. Similitud: cuando se identifican características comunes en el objetivo central que persiguen dos Pp, pero los bienes y/o servicios que entregan son diferentes, o bien, otorgan bienes y/o servicios con características similares para el logro de objetivos diferenciados. Duplicidad: cuando dos Pp persiguen un mismo objetivo central, mediante la entrega de bienes y/o servicios con características iguales, o bien, se atiende a una misma población mediante el mismo tipo de bien y/o servicio.

Al respecto, en el Diagnóstico del Pp K027 se define su objetivo directo o central como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado»; asimismo, considerando que hay una inconsistencia con el Propósito de la MIR 2022 que se define como «Las operaciones aeroportuarias en la Red ASA se efectúan en condiciones que evitan accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA», el equipo evaluador consideró ambos objetivos para realizar el análisis. Los productos o mecanismos de intervención que genera el Pp K027 son PPI en materia de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria.

Después de realizar una revisión exhaustiva de los objetivos y Componentes de las MIR 2022 de los Pp de la Administración Pública Federal disponibles en el portal de Transparencia Presupuestaria (https://nptp.hacienda.gob.mx/programas/DownloadServlet?fileName=/WbasketNPTP/programas/DescargaIndicadores/prog_avance_de_indicadores_2022.csv), no se identificaron Pp con los cuales el K027 tenga una complementariedad, similitud o duplicidad en los términos que se solicitó realizar el análisis. No obstante, si se considera un enfoque de cadena de valor o concatenación de Pp, después de revisar la Estructura Programática de ASA, SENEAM y el AICM, que son las UR que operan el K027, se identifica que hay una complementariedad con los siguientes Pp: E010.- «Servicios de ayudas a la navegación aérea», E026.- «Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México» y E027.- «Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria de la Red ASA», puesto que dichos Pp son los encargados de operar la infraestructura que recibe mantenimiento por parte del K027.

Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | El Instrumento de Seguimiento del Desempeño permite obtener información relevante sobre: |
| 0 | El Instrumento de Seguimiento del Desempeño no permite obtener información relevante. |

El Pp K027 cuenta con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) como Instrumento de Seguimiento de Desempeño, la cual tiene la Actividad: «Diagnóstico de mantenimiento realizado en los aeropuertos de la Red ASA», el Componente: «Mantenimiento de la infraestructura de la Red ASA ejecutado», el Propósito: «Las operaciones aeroportuarias en la Red ASA se efectúan en condiciones que evitan accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA» y el Fin: «Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la modernización de los aeropuertos de la Red considerados prioritarios logística o estratégicamente y ampliar la capacidad de aquellos que registren saturación». Al respecto, el equipo evaluador al contrastar el Resumen Narrativo de la MIR 2022 del Pp K027 con su diseño plasmado en su Diagnóstico, identificó que hay una inconsistencia importante entre ambos documentos, ya que la MIR no refleja el diseño real del Pp, por lo que se asigna una valoración de cero, puesto que a través de la Actividad: «Diagnóstico de mantenimiento realizado en los aeropuertos de la Red ASA» no es factible obtener información relevante sobre los principales procesos del Pp, ya que no se considera a las acciones de las tres UR a cargo del Pp en su conjunto: «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano».

Por lo anterior, se recomienda que en la próxima actualización que se realice de la MIR y del Diagnóstico del Pp K027 se definan los siguientes elementos en ambos documentos:

- Fin: «Contribuir a reducir la probabilidad de que las Unidades Responsables dejen de prestar sus servicios aeroportuarios mediante el mantenimiento de su infraestructura».
- Propósito: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado».
- Componentes: «Proyectos de Inversión para el mantenimiento de la infraestructura realizados».
- Actividades: 1) «Contratación de las obras consideradas en los Proyectos de Inversión» y 2) «Supervisión de la correcta ejecución de las obras consideradas en los Proyectos de Inversión»

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 5, 6, 7, 8, 11, 23 y la sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | El indicador: |
| 3 | Cumple con cuatro de los criterios de valoración (4.2 criterios en promedio). |

La MIR del Pp K027 cuenta con los siguientes cinco indicadores: Actividad: 1) «Porcentaje de diagnósticos de mantenimiento de los aeropuertos de la Red ASA ejecutado» (cumple con los criterios a, b, c, d y e), Componente: 2) «Porcentaje de mantenimiento preventivo de la infraestructura aeroportuaria de la red ASA ejecutado» (cumple con los criterios a, b, c, d y e), Propósito: 3) «Porcentaje de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA» (cumple con los criterios a, b, c, d y e), Fin: 4) «Edad promedio del autotransporte federal de carga» (cumple con el criterio a) y 5) «Operaciones atendidas» (cumple con los criterios a, b, c, d y e). Los indicadores cumplen en promedio con 4.2 de los criterios valorados, por lo que se asigna una valoración de nivel 4.

El indicador 1 es claro debido a que su nombre no contiene ambigüedades; es relevante y adecuado porque aporta elementos para medir su objetivo que es «Diagnóstico de mantenimiento realizado en los aeropuertos de la Red ASA»; es económico porque su cálculo no representa un costo adicional para el Pp; y es monitoreable porque sus medios de verificación permiten realizar una estimación y verificación independiente.

El indicador 2 es claro debido a que su nombre no contiene ambigüedades; es relevante y adecuado porque aporta elementos para medir su objetivo que es «Mantenimiento de la infraestructura de la Red ASA ejecutado»; es económico porque su cálculo no representa un costo adicional para el Pp; y es monitoreable porque sus medios de verificación permiten realizar una estimación y verificación independiente.

El indicador 3 es claro debido a que su nombre no contiene ambigüedades; es relevante y adecuado porque aporta elementos para medir su objetivo que es «Las operaciones aeroportuarias en la Red ASA se efectúan en condiciones que evitan accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA»; es económico porque su cálculo no representa un costo adicional para el Pp; y es monitoreable porque sus medios de verificación permiten realizar una estimación y verificación independiente.

El indicador 4 es claro debido a que su nombre no contiene ambigüedades; no es relevante y adecuado porque no aporta elementos para medir su objetivo, ya que no se relaciona con la operación del Pp K027, sino que hace referencia al «autotransporte federal de carga», el cual es de un ámbito muy distinto al de la

infraestructura aeroportuaria. Asimismo, no se puede determinar si es económico y monitoreable porque no contiene medios de verificación.

El indicador 5 es claro debido a que su nombre no contiene ambigüedades; es relevante y adecuado porque aporta elementos para medir su objetivo que es «Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la modernización de los aeropuertos de la Red considerados prioritarios logística o estratégicamente y ampliar la capacidad de aquellos que registren saturación»; es económico porque su cálculo no representa un costo adicional para el Pp; y es monitoreable porque sus medios de verificación permiten realizar una estimación y verificación independiente.

No obstante que se obtuvo un cumplimiento promedio de 4.2 criterios por indicador, el equipo evaluador recomienda realizar un rediseño importante en la próxima actualización de la MIR del Pp K027, puesto que los actuales indicadores y Resumen Narrativo no reflejan la operación real del Pp, ya que solamente consideran las acciones de ASA y dejan de lado las del AICM y SENEAM, por lo que, en consistencia con lo recomendado en la respuesta previa, se recomiendan los siguientes indicadores:

- Fin: «Porcentaje de accidentes o incidentes imputables al estado de la infraestructura aeroportuaria».
- Propósito: «Porcentaje de puntos de infraestructura que se encuentran en estado adecuado».
- Componentes: «Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de ASA», «Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo del AICM» y «Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de SENEAM».
- Actividades: 1) «Porcentaje de obras que se contratan en tiempo y forma» y 2) «Porcentaje de obras que cuentan con supervisión».

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 5, 6, 7, 8, 11, 23 y la sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| 1 | Los medios de verificación de los indicadores cuentan con: Uno de los criterios de valoración (1.6 criterios en promedio). |

La MIR del Pp K027 cuenta con los siguientes cinco indicadores: Actividad: 1) «Porcentaje de diagnósticos de mantenimiento de los aeropuertos de la Red ASA ejecutado» (cumple con los criterios a y d), Componente: 2) «Porcentaje de mantenimiento preventivo de la infraestructura aeroportuaria de la red ASA ejecutado» (cumple con los criterios a y d), Propósito: 3) «Porcentaje de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA» (cumple con los criterios a y d) y Fin: 4) «Edad promedio del autotransporte federal de carga»(no cumple con algún criterio) y 5) «Operaciones atendidas» (cumple con los criterios a y d). Los indicadores cumplen en promedio con 1.6 de los criterios valorados, por lo que se asigna una valoración de nivel 1.

Criterio a). Los indicadores 1, 2, 3 y 5 cuentan con medios de verificación que tienen el nombre del documento que contiene la información que se emplea para la estimación de su avance; el indicador 4 no contiene medios de verificación especificados. **Criterio b) y Criterio c).** Ninguno de los cinco indicadores cuenta con el nombre del área administrativa que genera la información ni el año o periodo en que se actualiza, por lo que no se cumple con ambos criterios. **Criterio d).** Los indicadores 1, 2, 3 y 5 proporcionan la liga electrónica a la que se puede acceder para consultar sus medios de verificación, por lo que se cumple con el criterio; cabe precisar que el indicador 4 no cumple porque no cuenta con medios de verificación definidos.

Se recomienda que toda vez que se rediseñen los indicadores de la MIR en función de lo recomendado en la respuesta previa, se aseguren las UR a cargo del Pp K027 que se definan medios de verificación que tengan los siguientes elementos: Nombre completo del documento o base de datos que contiene la información empleada para su avance, año y periodo en que se actualiza la información, área administrativa que genera el documento o base de datos, así como su ubicación electrónica.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 5, 6, 7, 8, 11, 23 y la sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

| Nivel | Criterios |
|-------|---|
| | Las metas de los indicadores cuentan con: |
| 2 | Dos de los criterios de valoración (2 criterios en promedio). |

La MIR del Pp K027 cuenta con los siguientes cinco indicadores: Actividad: 1) «Porcentaje de diagnósticos de mantenimiento de los aeropuertos de la Red ASA ejecutado» (meta: 100) (cumple con los criterios b, c y d), Componente: 2) «Porcentaje de mantenimiento preventivo de la infraestructura aeroportuaria de la red ASA ejecutado» (meta: 80) (cumple con los criterios b, c y d), Propósito: 3) «Porcentaje de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA» (meta: 0.01) (cumple con los criterios b y d) y Fin: 4) «Edad promedio del autotransporte federal de carga» (sin meta registrada) (no cumple con alguno de los criterios) y 5) «Operaciones atendidas» (meta: 127,592) (cumple con los criterios b y d). Las metas de los indicadores cumplen en promedio con 2 de los criterios valorados, por lo que se asigna una valoración de nivel 2.

Criterio a). Para ninguno de los indicadores se identificó que se cuenta con un método de cálculo documentado de sus metas; es decir, con una memoria de cálculo en la que se describan los elementos empleados para su definición, por tanto, de cumple con el criterio. **Criterio b).** Las metas de los indicadores 1, 2, 3 y 5 cuentan con unidad de medida; el indicador 4 no tiene unidad de medida registrada, por lo que no cumple con el criterio. **Criterio c).** Las metas de los indicadores 3 y 5 no están orientadas al desempeño debido a que su valor es inferior al de su línea base, pese a que su sentido es ascendente; el indicador 4 no cuenta con meta registrada; las metas de los indicadores 1 y 2 están orientadas al desempeño debido a que su valor representa una mejora. **Criterio d).** Las metas de los indicadores 1, 2, 3 y 5 son factibles de alcanzarse considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles de ASA.

En atención a lo identificado se recomienda que se elabore una memoria de cálculo en la que se documenten los algoritmos o metodologías empleadas para definición de las metas de los indicadores de la MIR.

La respuesta a esta pregunta es consistente con las respuestas de las preguntas: 5, 6, 7, 8, 11, 23 y la sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

Sección IX. Valoración final del diseño del Pp

a. Valoración cuantitativa global

La valoración cuantitativa por sección se obtiene al dividir la puntuación total obtenida por el Pp en cada sección de la evaluación (B) entre el número de preguntas con valoración cuantitativa aplicables que la integran, esto es no considerando la que se identificó como «No aplica». Las preguntas aplicables se cuantifican en la columna (A). En todos los casos, la valoración máxima por sección de la evaluación es igual a 4 (cuatro).

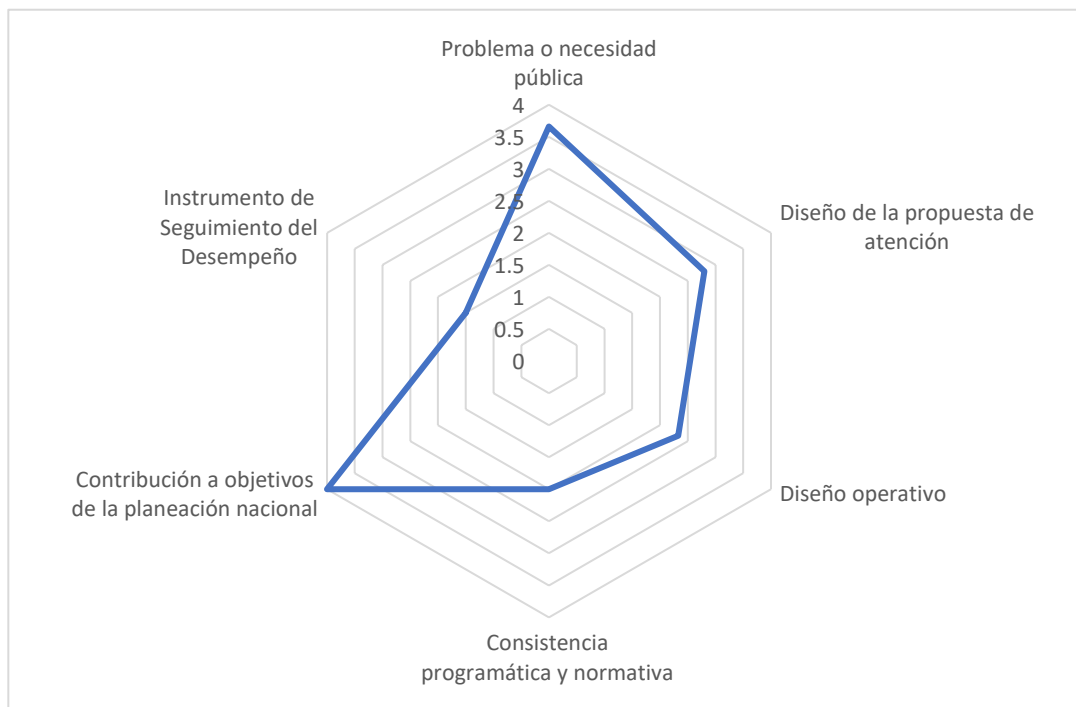
Cuadro 2. Valoración cuantitativa por sección y global.

| No. | Sección | Total de preguntas aplicables (A) | Puntuación obtenida (B) | Valoración cuantitativa (B)/(A) |
|--------------|--|-----------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| II | Problema o necesidad pública | (2, 3 y 5)=3 | (3+4+4)=11 | 3.66 |
| III | Diseño de la propuesta de atención | (6, 7, 8, 9, 10)=5 | (4+4+2+2+2)=14 | 2.8 |
| IV | Diseño operativo | (11, 15, 17, 18, 19 y 20)=6 | (0+4+0+4+4+2)=14 | 2.33 |
| V | Consistencia programática y normativa | (22)=1 | 2 | 2 |
| VI | Contribución a objetivos de la planeación nacional | (23)=1 | 4 | 4 |
| VIII | Instrumento de Seguimiento del Desempeño | (26+27+28+29)=4 | (0+3+1+2)=6 | 1.5 |
| TOTAL | | 20 | 51 | 2.55 |

Fuente: Elaboración propia.

La valoración cuantitativa global considera el total de puntos obtenidos en la evaluación con respecto al total de los 80 puntos máximos posibles, así como las 20 preguntas aplicables con valoración cuantitativa que la integran. La valoración cuantitativa global máxima de la evaluación es igual a 4 (cuatro); de los que se obtuvieron 2.55; equivalentes al 63.7 por ciento del total de puntos posibles de obtener. En la siguiente gráfica se observa la valoración cuantitativa por cada sección:

Gráfica 2. Valoración cuantitativa por sección.



Fuente: Elaboración propia.

b. Valoración cualitativa del Pp

Con base en los hallazgos de esta evaluación en materia de diseño, el equipo evaluador identifica que los contenidos del «Diagnóstico del programa presupuestario “K027.- Mantenimiento de Infraestructura”, 2019» (Diagnóstico) en su mayoría son sólidos en términos de la aplicación de la MML, pero que debido a que se elaboró en 2019 y en dicho año se consideraba en su diseño a las UR del Ramo 09 que estaban enfocadas a prestar servicios de naturaleza portuaria y las mismas fueron resectorizadas al Ramo 13.- «Marina» en 2020, es necesaria una actualización de la mayoría de los contenidos del Diagnóstico. En ese sentido, las recomendaciones realizadas por el equipo evaluador a lo largo de esta evaluación se espera que sean de utilidad para que las UR a cargo del Pp K027 cuenten con una brújula sobre la definición de los elementos que integren la actualización del Diagnóstico.

Un área de mejora importante que el equipo evaluador detectó es que hay una inconsistencia entre los contenidos de la MIR 2022 y los del Diagnóstico del Pp K027, puesto que en la MIR solamente se ve reflejada la operación de ASA, mientras que en el Diagnóstico se refleja la operación de ASA, del AICM y de SENEAM; motivo por el que se recomienda una reingeniería radical en la próxima actualización de la MIR que se registre en el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda (PASH).

Sección X. Análisis FODA

| Sección de la evaluación: | Fortaleza y/u oportunidad | Pregunta de referencia | Recomendación | Horizonte de atención* |
|---|---|------------------------|---|------------------------|
| Sección II. Problema o necesidad pública | F. Se cuenta con un documento denominado «Diagnóstico del programa presupuestario “K027.- Mantenimiento de Infraestructura”, 2019», el cual cuenta con los apartados considerados en el documento Aspectos. | 1 | | |
| Sección II. Problema o necesidad pública | F. El árbol de problemas del Diagnóstico del Pp cumple con los criterios valorados. | 5 | Pese a que el Pp K027 cumplió con todos los criterios valorados en la presente pregunta, el equipo evaluador considera que en función del replanteamiento de la definición del problema realizado en la respuesta a pregunta 2: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado inadecuado» es necesario ajustar la estructura del árbol de problemas, para ello el equipo evaluador recomienda una estructura en el Anexo 2.- «Árbol del problema». | Corto plazo |
| Sección III. Diseño de la propuesta de atención | F. El objetivo central del Pp cumple con los criterios valorados en la presente pregunta. | 6 | En consistencia con lo recomendado en los ajustes a definición del problema y a las definiciones de poblaciones potencial y objetivo, el equipo evaluador recomienda ajustar el objetivo directo del Pp K027 como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado». | Corto plazo |
| Sección III. Diseño de la propuesta de atención | F. El equipo evaluador considera que el diseño del Pp K027 es una alternativa de intervención sólida para atender su problema público identificado, puesto que para revertir que «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro», se deben | 10 | Con la finalidad de afinar los elementos conceptuales del diseño del Pp K027, así como recordando la resectorización de 2020 de la infraestructura portuaria al Ramo 13.- «Marina», se recomienda lo siguiente: • Problema público: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado | Corto plazo |

| | | | | |
|--|--|-------------------------------|---|-------------------------------|
| | realizar obras de mantenimiento a la infraestructura, lo cual en el contexto mexicano se debe ejecutar mediante los Proyectos y Programas de Inversión (PPI) que aprueba y da seguimiento la Unidad de Inversiones de la SHCP. En ese sentido, el mecanismo de intervención o productos del Pp K027 son los más sólidos posibles para la atención del problema público identificado en el Diagnóstico. | | inadecuado». <ul style="list-style-type: none"> • Población potencial y objetivo: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario» • Objetivo directo del Pp K027 como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado». • Nombre del Pp K027.- «Mantenimiento de infraestructura aeroportuaria». | |
| Sección IV. Diseño operativo | F. Los procedimientos para la entrega de los PPI del Pp K027 cumplen con los criterios valorados. | 15 | | |
| Sección V. Consistencia programática y normativa | F. La modalidad presupuestaria del Pp es la más pertinente y posible. | 21 | Con la finalidad de acotar el campo de acción del Pp y considerando que en los últimos tres años solamente se han realizado PPI en materia de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, se recomienda modificar el nombre del Pp por el de «Mantenimiento de infraestructura aeroportuaria». | Mediano plazo |
| Sección VI. Contribución a objetivos de la planeación nacional | F. La alineación del Pp K027 con el «Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024» (PSCT), mediante su Objetivo Prioritario 2 es adecuada. | 23 | Se recomienda incorporar la alineación del Pp con el PSCT en el Diagnóstico. | Corto plazo |
| Sección VI. Contribución a objetivos de la planeación nacional | F. Las UR a cargo del Pp K027 cuentan con un documento en el que establecen su alineación o contribución con los ODS. | 24 | Se recomienda incorporar la alineación del Pp con los ODS en el Diagnóstico. | Corto plazo |
| Sección de la evaluación: | Debilidad y/o amenaza | Pregunta de referencia | Recomendación | Horizonte de atención* |
| Sección II. Problema o necesidad pública | D. Es necesario quitar del problema público a la «La infraestructura portuaria», puesto que derivado de una reforma realizada en 2020, todas las UR del Ramo 09 que estaban enfocadas a prestar servicios de naturaleza portuaria fueron resectorizadas al Ramo 13.- | 2 | Se recomienda adecuar la definición de problema público de la siguiente forma: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado inadecuado». | Corto plazo |

| | | | | |
|---|--|---|---|--------------|
| | «Marina». | | | |
| Sección II. Problema o necesidad pública | D. Considerando que hay diferencias en cada tipo de infraestructura: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», posiblemente el problema público se esté aquejando de forma distinta en función de cada tipo. | 4 | Explorar la posibilidad de que las UR a cargo del Pp K027 realicen un análisis de efectos diferenciados en función de la situación particular de cada tipo de infraestructura, de tal forma que, de ser factible, se pudiese incorporar en el Diagnóstico una estimación de las necesidades de mantenimiento que se tienen por cada tipo («Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea»), lo cual permitirá, a su vez, tener una aproximación de la magnitud del problema público. | Corto plazo |
| Sección III. Diseño de la propuesta de atención | D. En el Diagnóstico del Pp K027 se define a la población atendida como «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas que es intervenida durante un ejercicio fiscal», pero no se proporciona una cuantificación. Asimismo, no hay consistencia entre la población objetivo definida en el Diagnóstico y la definida en la MIR 2022. | 8 | Se recomienda que las UR del Pp elaboren cada ejercicio fiscal una relación de las unidades de análisis que sean intervenidas mediante las acciones de mantenimiento de los PPI que se ejecutan en el marco del Pp K027 con la finalidad de cuantificar a la población atendida. Asimismo, se recomienda que en la próxima actualización de la MIR y del Diagnóstico del Pp se defina como población potencial y objetivo a «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», las cuales estarían conformadas por «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano». | Corto plazo |
| Sección III. Diseño de la propuesta de atención | D. Entre las experiencias de atención presentadas como justificación empírica no se presenta evidencia que valide el mecanismo causal del diseño del Pp ni los efectos positivos atribuibles a intervenciones similares. | 9 | Complementar las experiencias revisadas con la integración de una justificación teórica sobre los beneficios que genera el mantenimiento para cada tipo de infraestructura aeroportuaria que es el ámbito de acción del Pp («Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de | Corto plazo. |

| | | | | |
|---------------------------------|---|----|--|-------------|
| | | | combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea») similar, ya sea en el ámbito nacional o internacional que sea operada por entes públicos u organizaciones privadas, para lo cual se podrían consultar fuentes de información nacionales e internacionales. | |
| Sección IV. Diseño operativo | D. La estrategia de cobertura no tiene los criterios solicitados en esta pregunta; es decir, en los documentos no se presentan estimaciones de la evolución de la población potencial y objetivo, ni de las necesidades de presupuesto para al menos los próximos tres años, ni metas de cobertura anuales. | 11 | Se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 elaboren un documento de estrategia de cobertura en el que definan el presupuesto estimado por tipo de infraestructura que requieren para el corto y mediano plazos para realizar sus acciones en materia de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, así como una proyección (por tipo de infraestructura) de los puntos que serán intervenidos por los distintos PPI que se ejecuten en el marco del Pp. | Corto plazo |
| Sección IV. Diseño operativo | D. Entre la información proporcionada por el Pp K027 no se detectó que las UR cuenten con un listado o relación (análogo a un padrón) de los «puntos de infraestructura aeroportuaria» que son intervenidos cada ejercicio fiscal. | 17 | Se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 diseñen y recaben la información de un listado o relación con los puntos de infraestructura que son intervenidos cada año por los diversos PPI que se enfocan al mantenimiento de la infraestructura, se sugiere que la relación esté desagregada por cada tipo: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», «Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea», así como UR y una breve descripción de la acción de mantenimiento que se efectuó. | Corto plazo |
| Sección IV. Diseño operativo | D. Entre la información proporcionada no se detectó que se cuente con un documento normativo (análogo a Reglas de Operación o lineamientos) para el Pp. | 18 | Elaborar y publicar un documento descriptivo (análogo a Reglas de Operación o lineamientos), el cual esté integrado por, al menos, los siguientes apartados: descripción de las Unidades Responsables que están a cargo del Pp, problema público que se busca atender, árbol de problemas, árbol de objetivos, | Corto plazo |

| | | | | |
|---|---|---------|--|-------------|
| | | | objetivos del Pp, poblaciones potencial, objetivo y atendida, detalle de cada uno de los tipos de infraestructura susceptibles de ser atendidos por el Pp, así como la dinámica operativa que siguen los PPI que se ejecutan. | |
| Sección IV. Diseño operativo | D. Entre la información proporcionada por las UR a cargo del Pp K027 no se identificó que se cuente con estimaciones sobre los requerimientos presupuestarios para la ejecución de los PPI en el corto y mediano plazos. Asimismo, el Pp K027 no tiene cuantificada a su población atendida en el sentido de que haya una relación de los «puntos de la infraestructura aeroportuaria» que son intervenidos por los PPI cada ejercicio fiscal, motivo por el cual tampoco se identifica que haya una estimación gastos unitarios. | 20 | Se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 elaboren estimaciones presupuestarias sobre los recursos que requieren para ejecutar sus PPI en el corto y mediano plazos, así como que, a partir del replanteamiento de la población atendida, realicen una cuantificación de los gastos unitarios en que incurren cada ejercicio fiscal. | Corto plazo |
| Sección V. Consistencia programática y normativa | D. Solamente hubo consistencia entre el contenido del Diagnóstico del Pp y los Manuales de Procedimientos de las UR a su cargo. | 22 | Se recomienda que en la próxima actualización que se realice del Diagnóstico del Pp K027 y de su MIR, se aseguren las UR a cargo del Pp que haya consistencia entre los elementos del diseño de la propuesta de atención en ambos documentos. En ese sentido, se recomienda que el objetivo central del Pp y el Propósito se definan como: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado». | Corto plazo |
| Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño | D. Al contrastar el Resumen Narrativo de la MIR 2022 del Pp K027 con su diseño plasmado en su Diagnóstico, se identificó que hay una inconsistencia importante entre ambos documentos, ya que la MIR no refleja el diseño real del Pp. | 26 y 27 | Se recomienda que en la próxima actualización que se realice de la MIR y del Diagnóstico del Pp K027 se definan los siguientes elementos en ambos documentos: • Fin: «Contribuir a reducir la probabilidad de que las Unidades Responsables dejen de prestar sus servicios aeroportuarios mediante el mantenimiento de su infraestructura». • Propósito: «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas | Corto plazo |

| | | | | |
|--|---|----|---|-------------|
| | | | <p>al ámbito aeroportuario operan infraestructura en estado adecuado».</p> <ul style="list-style-type: none"> Componentes: «Proyectos de Inversión para el mantenimiento de la infraestructura realizados». Actividades: 1) «Contratación de las obras consideradas en los Proyectos de Inversión» y 2) «Supervisión de la correcta ejecución de las obras consideradas en los Proyectos de Inversión». | |
| Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño | D. Se identificaron áreas de mejora en los indicadores de la MIR 2022 del Pp. | 27 | <p>Realizar un rediseño importante en la próxima actualización de la MIR del Pp K027, puesto que los actuales indicadores y Resumen Narrativo no reflejan la operación real del Pp, ya que solamente consideran las acciones de ASA y dejan de lado las del AICM y SENEAM, por lo que, en consistencia con lo recomendado en la respuesta previa, se recomiendan los siguientes indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fin: «Porcentaje de accidentes o incidentes imputables al estado de la infraestructura aeroportuaria». Propósito: «Porcentaje de puntos de infraestructura que se encuentran en estado adecuado». Componentes: «Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de ASA», «Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo del AICM» y «Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de SENEAM». Actividades: 1) «Porcentaje de obras que se contratan en tiempo y forma» y 2) «Porcentaje de obras que cuentan con supervisión». | Corto plazo |
| Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño | D. Los medios de verificación del Pp K027 presentan áreas de mejora. | 28 | <p>Se recomienda que toda vez que se rediseñen los indicadores de la MIR, se aseguren las UR a cargo del Pp K027 que se definan medios de verificación que tengan los siguientes elementos: Nombre completo del documento o base de datos que contiene la información empleada para su avance, año y periodo en que se</p> | Corto plazo |



| | | | | |
|---|---|----|--|-------------|
| | | | actualiza la información, área administrativa que genera el documento o base de datos, así como su ubicación electrónica. | |
| Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño | D. Para ninguno de los indicadores se identificó que se cuenta con un método de cálculo documentado de sus metas; es decir, con una memoria de cálculo en la que se describan los elementos empleados para su definición. | 29 | Se recomienda que se elabore una memoria de cálculo en la que se documenten los algoritmos o metodologías empleadas para definición de las metas de los indicadores de la MIR. | Corto plazo |

Sección XI. Conclusiones generales

En el contexto mexicano una herramienta de gran utilidad con que cuentan las políticas públicas y Pp para la mejora continua en la atención de los problemas públicos que motivan su implementación son las evaluaciones externas, las cuales se caracterizan por ser realizadas por personas especialistas independientes a su operación, lo que propicia que haya objetividad y rigurosidad técnica en las diversas valoraciones efectuadas con relación a las temáticas analizadas. En ese sentido, la presente «Evaluación en materia de Diseño del programa presupuestario K027.- Mantenimiento de Infraestructura» (ED) contiene hallazgos y recomendaciones pertinentes, cuya finalidad es proporcionar información que permita a las personas funcionarias públicas que integran las UR a cargo del Pp efectuar ajustes para fortalecer los diversos elementos que integran su diseño conceptual, y con ello, en última instancia fomentar un mejor uso de los recursos públicos que se ejercen mediante los PPI que se realizan en materia de infraestructura aeroportuaria.

La presente ED es la primera evaluación externa que se realiza al Pp K027, por lo que como es natural en este tipo de situaciones, las principales áreas de mejora detectadas se asocian con una inadecuada redacción del problema público definido en el Diagnóstico del Pp, así como una incorrecta identificación de las poblaciones potencial y objetivo e inconsistente estructura de la MIR 2022 registrada en el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (PASH) con relación a la MIR contenida en el Diagnóstico del Pp. Cabe precisar que por cada área de mejora que se identificó por el equipo evaluador en las 29 preguntas que integran la ED se realiza una recomendación concreta para su atención.

Es importante resaltar que con la reforma realizada en 2020, misma que implicó la resectorización al Ramo 13.- «Marina» de todas las UR del Ramo 09 que estaban enfocadas a prestar servicios de naturaleza portuaria, se acotaron los tipos de infraestructura que son susceptibles de ser intervenidos mediante el Pp K027, lo cual en términos de política pública no motivó un cambio relevante en el enfoque del problema público que se busca atender por el Pp, puesto que en esencia la necesidad de realizar acciones de mantenimiento sigue derivando de que la infraestructura presente daño, deterioro o un estado inadecuado. Asimismo, tomando en cuenta que en el contexto del Ramo 9 las distintas UR tienen a su cargo una gran variedad de tipos de infraestructura relacionada con los subsectores de comunicaciones y transportes y se cuenta en la Estructura Programática solamente con un Pp K027.- «Mantenimiento de Infraestructura», con la intención de acotar el ámbito de acción del Pp, y con ello fortalecer su orientación a resultados en términos de la MML, como hallazgo de esta ED se recomienda modificar el nombre del Pp a «Mantenimiento de infraestructura aeroportuaria», de forma tal que dentro del Pp K027 en el futuro únicamente se consideren los PPI a cargo de ASA, AICM y SENEAM.

Otra área de mejora importante que se detectó en la ED es que diversos contenidos del «Diagnóstico del programa presupuestario “K027.- Mantenimiento de Infraestructura”, 2019» están desactualizados, puesto que principalmente los datos y estadísticas que se presentan ya cuentan con tres años de desfase a 2022, por lo que es relevante que las UR a cargo del Pp consideren dentro de sus planes de trabajo la actualización continua de la información del documento Diagnóstico.

Finalmente, en términos cuantitativos, a partir de las valoraciones realizadas en las preguntas correspondientes, el Pp K027 obtuvo una valoración global en una escala de 0 a 4 de 2.55; equivalentes al 63.7 por ciento del total de puntos posibles de obtener.

Anexos

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

El evaluador registrará o elaborará, con base en el análisis y la valoración del problema o necesidad pública, la identificación sobre los efectos diferenciados en poblaciones, territorios del país o en el medio ambiente, utilizando el siguiente cuadro. Se agregarán tantas filas como poblaciones, territorios o elementos del medio ambiente se identifiquen.

Instrucciones:

1. En la columna Grupo de población/ territorio / medio ambiente se especificará el grupo poblacional, territorio o elemento del medio ambiente en el cual existe una afectación diferenciada, considerando los ejemplos señalados en el cuadro.
2. En la columna Descripción de la afectación diferenciada se incluirán las características del grupo poblacional, territorio o medio ambiente y una descripción de la forma en que se ve afectada de manera particular.
3. En la columna **Brechas o rezagos identificados** se incorporará la información estadística sobre las brechas o rezagos.
4. En la última columna se especificará la fuente de información utilizada para los cálculos.

Problema o necesidad pública central

«Los asegurados no cuentan con sus derechos a la seguridad social reconocidos íntegramente»

Descripción de afectaciones diferenciadas

| Grupo de población / territorio / medio ambiente | Descripción de la afectación diferenciada | Brechas o rezagos identificados | Fuente de información |
|--|--|---------------------------------|-----------------------|
| Mujeres | El problema público que pretende atender el Pp K027 versa sobre: «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro» (ASA, 2019, 3). Al respecto, debido a que los diversos tipos de infraestructura que requieren mantenimiento son: «Aeropuertos de la Red ASA», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», | | |
| Niñas, niños y adolescentes | | | |
| Jóvenes (15 a 29 años) | | | |

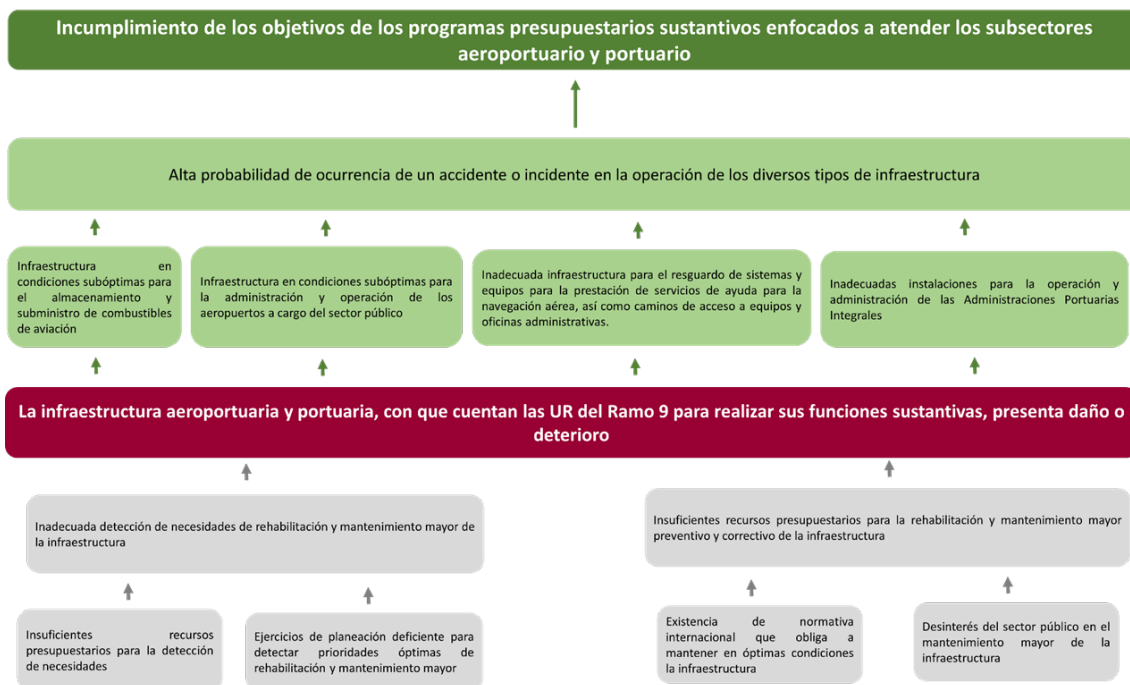
| | |
|--|---|
| Personas adultas mayores (mayores de 65 años) | <p>«Estaciones y puntos de suministro de combustibles de aviación» y «Sistemas y equipos para ayuda a la navegación aérea» se considera que realizar un análisis de afectaciones por grupos poblacionales o territorios en el sentido de que se solicita en el Anexo 1. «Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente» no le aplica, puesto que no atiende a grupos poblacionales ni tiene sentido que identifique brechas territoriales en función de «Localidades rurales» o «Entidades del sureste del país».ni en términos de afectaciones al medio ambiente.</p> |
| Personas indígenas y/o afrodescendientes | |
| Personas con discapacidad | |
| Localidades rurales | |
| Entidades del sureste del país | |
| Medio ambiente | |
| Otro | |

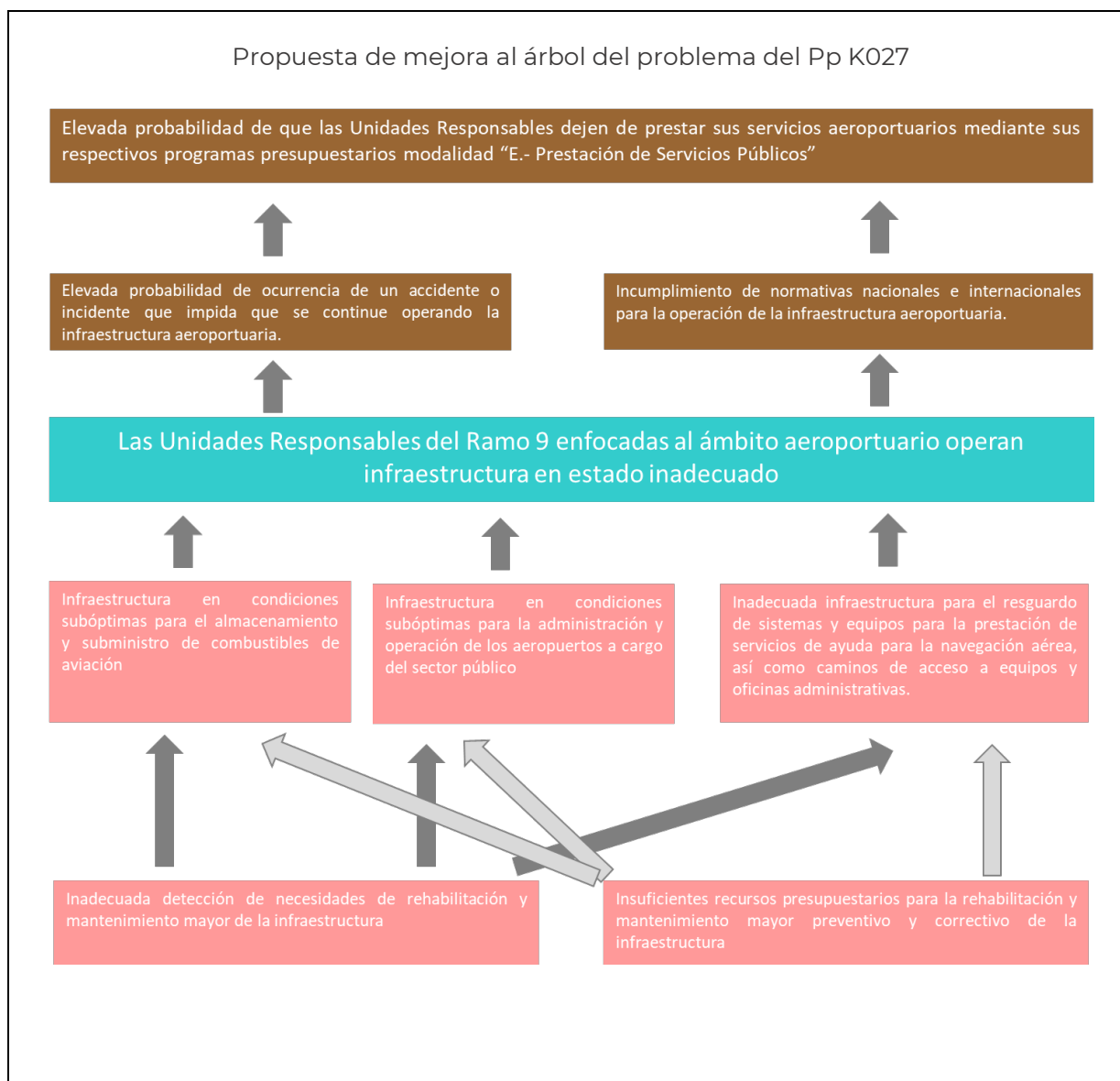
Anexo 2. Árbol del Problema

El evaluador registrará o elaborará, a partir de la información proporcionada por el Pp, el Árbol del Problema, el cual contendrá el problema central y el análisis de las causas y efectos identificados y, en su caso, las mejoras que se deriven del análisis y valoración, con base en la Guía para la construcción de la MIR y la Guía para la elaboración de Indicadores que publica la SHCP.

Estructura del Árbol del Problema

Árbol del problema contenido en el Diagnóstico del Pp K027



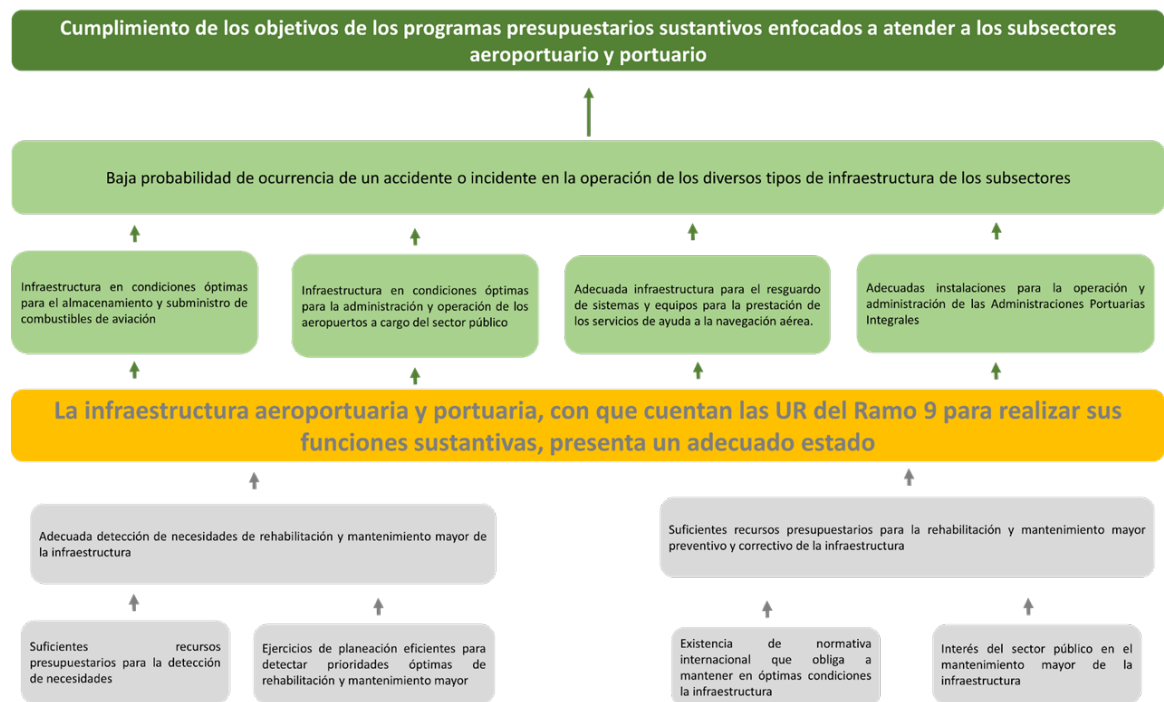


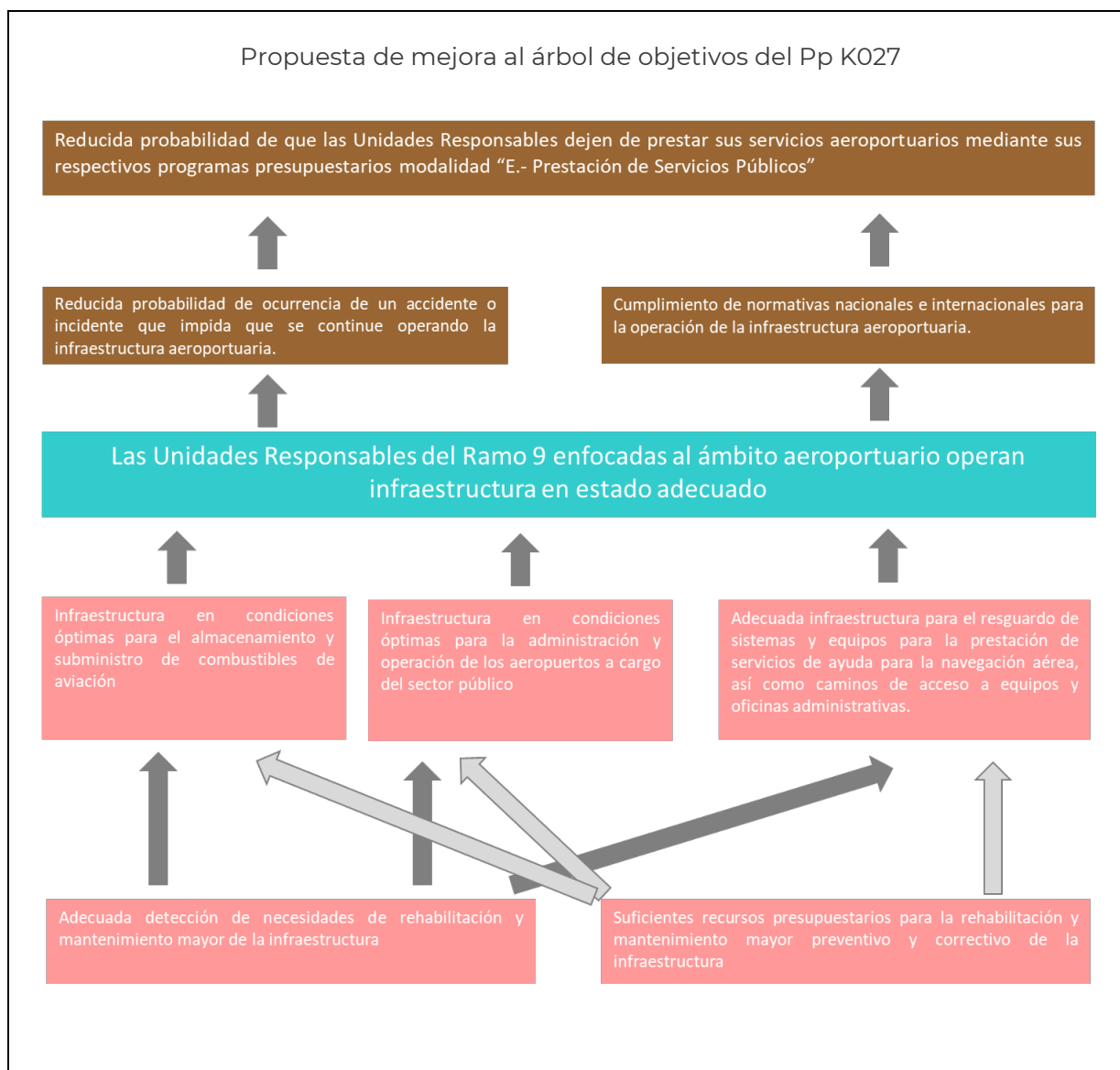
Anexo 3. Árbol de Objetivos

El evaluador registrará o elaborará, a partir de la información proporcionada por el Pp, el Árbol de Objetivos en consistencia con el Árbol del Problema (Anexo 2), el cual contendrá el objetivo central y el análisis de los medios y fines identificados y, en su caso, las mejoras que se deriven del análisis y valoración, con base en la Guía para la construcción de la MIR y la Guía para la elaboración de Indicadores que publica la SHCP.

Estructura del Árbol de Objetivos

Árbol de objetivos contenido en el Diagnóstico del Pp K027





Anexo 4. Estrategia de Cobertura

| | | | | | |
|--|---|------------------------------|--|----------------------------------|------------------|
| Clave y nombre del Pp: | K027.- Mantenimiento de Infraestructura | | | | |
| Tipo de Evaluación: | en materia de Diseño | Año de la Evaluación: | 2022 | | |
| <p>A fin de aportar claridad en el presente anexo, se retomarán las definiciones conceptuales de las Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida, incluidas en la pregunta 8 de estos TdR, ya sean las definidas por el Pp o en ausencia de estas, las que definió la instancia evaluadora como parte de su respuesta, en consenso con el Pp.</p> | | | | | |
| Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida | | | | | |
| Población | Definición | | | | |
| Potencial (PP) | «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» | | | | |
| Objetivo (PO) | «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas» | | | | |
| Atendida (PA) | «La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas que es intervenida durante un ejercicio fiscal» | | | | |
| <p>La instancia evaluadora registrará la evolución en la cobertura de las poblaciones, registrando la información por año, según la disponibilidad de la información por parte del Pp o, en su caso, registrará su propuesta de cobertura, en consenso con el Pp.</p> | | | | | |
| Evolución de la cobertura | | | | | |
| Población | Unidad de medida | Año 1 | Año 2 | Año 3 | Año (...) |
| Potencial (P) | Puntos de infraestructura aeroportuaria y portuaria | 199 | No se cuenta con una proyección de la evaluación de las poblaciones. | | |
| Objetivo (O) | | | | | |
| Atendida (A) | No se cuenta con una cuantificación de la población atendida | | | | |
| (A/O) x 100 | | | | | |
| <p>La instancia evaluadora analizará la estrategia de cobertura del Pp y emitirá su valoración o, en su caso, realizará su propuesta, en consenso con el Pp.</p> | | | | | |
| Análisis de la estrategia de cobertura | | | | | |
| La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos: | | | Valoración | Propuesta | |
| Método de cálculo documentado | | | La estrategia de cobertura no contempla estos campos de información. | Considerando la recomendación de | |



| | |
|---|--|
| Consistencia con el diseño del programa | redefinir a la población potencial y objetivo como «Las Unidades Responsables del Ramo 9 enfocadas al ámbito aeroportuario», en caso de que se atienda, se recomienda que las UR a cargo del Pp K027 elaboren un documento de estrategia de cobertura en el que definan el presupuesto estimado por tipo de infraestructura que requieren para el corto y mediano plazos para realizar sus acciones en materia de mantenimiento de infraestructura, así como una proyección por tipo de infraestructura de los puntos que serán intervenidos por los distintos PPI que se ejecuten en el marco del Pp. |
| El presupuesto requerido | |
| Metas a corto plazo factibles | |
| Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas | |
| Indicadores claros | |



| Anexo 5. Mecanismo de solicitud | | | |
|--|--|---------------|-----------|
| Para la realización de este anexo, el evaluador: 1. Elaborará el flujograma de las actividades que realiza el Pp para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de acceso a los bienes/servicios/subsidios que otorga. 2. Detectará y registrará las áreas de mejora identificadas en los procedimientos. | | | |
| Flujograma | | | |
| El evaluador elaborará el flujograma a partir de: i) El procedimiento establecido en documentos normativos o institucionales del Pp. ii) La recopilación de la información a partir de entrevistas con los responsables de la operación del Pp. | | | |
| Esta pregunta no le aplicó al Pp K027. | | | |
| Áreas de mejora | | | |
| A partir del análisis del procedimiento y el flujograma elaborado, el evaluador identificará áreas de mejora y realizará una propuesta con base en la siguiente tabla: | | | |
| Proceso | Mejora identificada | Argumentación | Propuesta |
| Proceso | | | |
| Mejora identificada | Esta pregunta no le aplicó al Pp K027. | | |
| Argumentación | | | |
| Propuesta | | | |

Anexo 6. Mecanismo de entrega

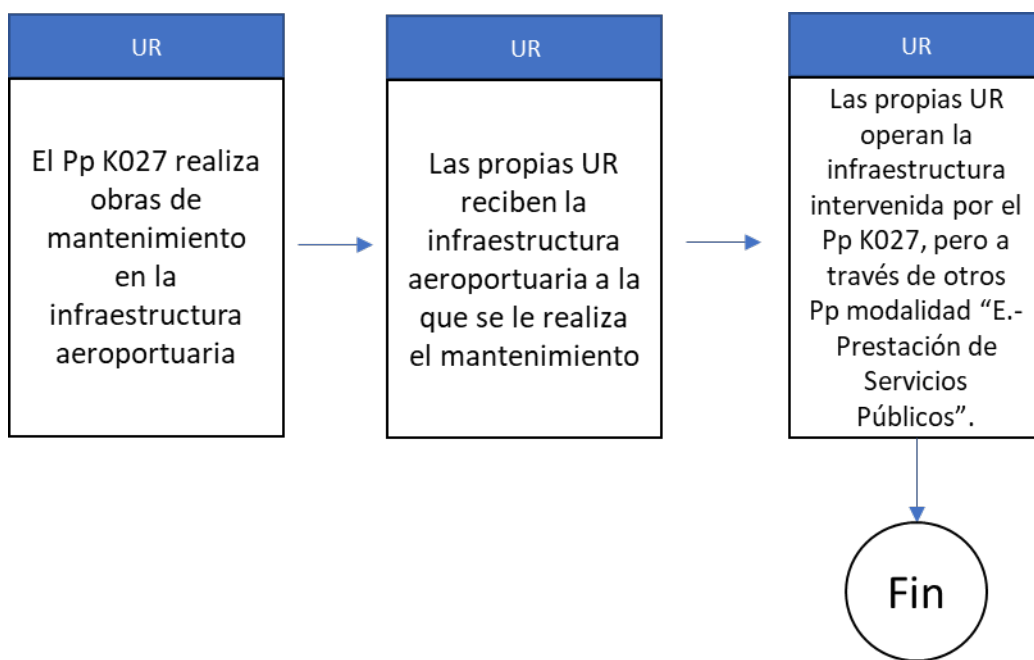
Para la realización de este anexo, el evaluador:

1. Elaborará el flujograma de las actividades que realiza el Pp para la entrega de los bienes y/o servicios que otorga.
2. Detectará y registrará las áreas de mejora identificadas en los procedimientos.

Flujograma

El evaluador elaborará el flujograma a partir de:

- i) El procedimiento establecido en documentos normativos o institucionales del Pp.
- ii) La recopilación de la información a partir de entrevistas con los responsables de la operación del Pp.



Áreas de mejora

A partir del análisis del procedimiento y el flujograma elaborado, el evaluador identificará áreas de mejora y realizará una propuesta con base en la siguiente tabla:

| Proceso | Mejora identificada | Argumentación | Propuesta |
|---------|---------------------|---------------|-----------|
| | | | |



| | |
|----------------------------|--|
| Proceso | |
| Mejora identificada | El equipo evaluador no identificó áreas de mejora. |
| Argumentación | |
| Propuesta | |

Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida

Procedimiento documentado

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

NO, el Pp K027 no tiene cuantificada a su población atendida ni cuenta con un procedimiento para su actualización.

Indicar el nombre del documento

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

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

Integración

Actualización

Depuración

- Establece una estructura homologada de la información.
- Incluye las principales características de la población atendida y de los bienes y/o servicios otorgados
- Se asigna una clave o identificador único que permita dar seguimiento a población atendida en el tiempo.
- Establece un periodo de actualización del padrón.
- Indique el periodo de actualización establecido:**
- Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.
- Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas.

Sistematización y disponibilidad de la información

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

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

4. La información del padrón:

- Está disponible para consulta interna.
- Está disponible para consulta pública. *Indique la liga del sitio web:* _____

Seguridad de la información



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

- Sí
 No

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

- Sí
 No

Comentarios u observaciones de la instancia evaluadora

El Pp K027 no tiene cuantificada a su población atendida ni cuenta con un procedimiento para su actualización, por lo que no se tienen elementos para el llenado del presente anexo.

Anexo 8. Presupuesto

El evaluador especificará el monto del presupuesto aprobado para el primer año de operación del Pp.

Recursos presupuestarios

| Capítulo de gasto | Monto en pesos corrientes |
|---|---------------------------|
| 1000 Servicios personales | |
| 2000 Materiales y suministros | |
| 3000 Servicios generales | |
| 4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas | |
| 5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles | |
| 6000 Inversión pública | \$316,905,272.00 |
| 7000 Inversiones financieras y otras provisiones | |
| 8000 Participaciones y aportaciones | |
| 9000 Deuda pública | |
| TOTAL | \$316,905,272.00 |

El evaluador especificará la fuente de los recursos mediante los cuales se financia el Pp.

Fuente u origen de los recursos

| Fuente de Recursos | Porcentaje respecto al presupuesto estimado |
|--|---|
| Recursos Fiscales | 87.6% |
| Otros recursos [especificar fuente(s)] | 12.4% Recursos propios |
| TOTAL | 100 |

El evaluador especificará, a partir de los capítulos de gasto señalados, el desglose de los gastos para generar los bienes y/o los servicios para el primer año de operación.

Gastos

| Gasto | Metodología | Estimación | Fuente de información |
|----------------------|----------------------------------|------------------|--|
| Operación | | | |
| Mantenimiento | Sumatoria simple del presupuesto | \$316,905,272.00 | Información proporcionada por la UR a cargo de la operación del Pp |
| Capital | | | |
| Unitario | | | |
| TOTAL | | \$316,905,272.00 | |



El evaluador especificará las estimaciones presupuestarias para mantener la operación del programa en el corto o mediano plazo, considerando las previsiones para atender a la población objetivo en ejercicios fiscales subsecuentes. Para ello, es posible utilizar un esquema como el siguiente ejemplo.

Entre la información proporcionada por las UR no se identifica que se cuente con estimaciones del presupuesto que requerirán en los próximos años para los PPI que se ejecutan en el marco del Pp K027.

| Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional | | | | |
|--|---|--|---|--|
| Clave y nombre del Pp: | K027.- «Mantenimiento de Infraestructura» | | | |
| Objetivo central del Pp evaluado: | «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado» | | | |
| Instrucciones: | | | | |
| <p>a) Registrar la alineación del objetivo central del Pp al objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas sectoriales o institucionales, según corresponda, derivados del PND vigente, e incorporar una breve argumentación sobre la contribución del Pp en la consecución del objetivo y estrategias prioritarias identificadas, así como la valoración del evaluador sobre la pertinencia de dicha alineación.</p> <p>b) En caso de identificar áreas de mejora en la alineación establecida por el Pp, el evaluador registrará su propuesta incorporando la argumentación y valoración correspondiente.</p> <p>c) Adicionalmente, el evaluador podrá identificar la contribución del objetivo central del Pp al logro de un objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas especiales y regionales derivados del PND vigente.</p> | | | | |
| a) Valoración de la alineación establecida | | | | |
| Programa derivado | Objetivo prioritario | Estrategia prioritaria | Contribución del Pp | Valoración |
| Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 | 2: «Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento o del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones las menor | Estrategia prioritaria 2.2: «Fortalecer los mecanismos de asignación de la inversión pública y privada en conservación, ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria | El Pp K027 mediante el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria contribuye a la conservación de dicha infraestructura. | La alineación del Pp K027 es adecuada. |



| | | | | |
|---|---|--|----------------------------|-------------------|
| | crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional». | y ferroviaria a fin de orientarla a la mejora de los servicios y a la atención de las necesidades de conectividad regional, con prioridad en la región sur sureste». | | |
| b) Propuesta de alineación a programas sectoriales o institucionales | | | | |
| Programa derivado | Objetivo prioritario | Estrategia prioritaria | Contribución del Pp | Valoración |
| | | | | |
| c) Alineación a programas especiales y regionales (opcional) | | | | |
| Programa derivado | Objetivo prioritario | Estrategia prioritaria | Contribución del Pp | Valoración |
| | | | | |

| Anexo 10. Alineación a los ODS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Nombre del Pp: | «Mantenimiento de Infraestructura» | Modalidad y clave: | K027 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Objetivo central del Pp evaluado: | «La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado» | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vinculación establecida por el Pp | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Registrar la vinculación del objetivo central del Pp evaluado con los ODS y sus metas específicas. Con base en la documentación normativa o institucional del Pp. Asimismo, el evaluador realizará una valoración de dicha vinculación, considerando la contribución efectiva del Pp en la meta.</p> <p><i>Marcar con una "X" el/los ODS con los que se vincula el objetivo del Pp:</i></p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%;">1</td><td style="width: 5%;">2</td><td style="width: 5%;">3</td><td style="width: 5%;">4</td><td style="width: 5%;">5</td><td style="width: 5%;">6</td><td style="width: 5%;">7</td><td style="width: 5%;">8</td><td style="width: 5%;">9</td><td style="width: 5%;">10</td><td style="width: 5%;">11</td><td style="width: 5%;">12</td><td style="width: 5%;">13</td><td style="width: 5%;">14</td><td style="width: 5%;">15</td><td style="width: 5%;">16</td><td style="width: 5%;">17</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td style="text-align: center;">X</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table> | | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | | | | | | | | | X | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ODS | Meta | Vinculación | Valoración de la vinculación (del evaluador) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Objetivo 9: «Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación». | 9.1.- «Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos». | La vinculación es indirecta, puesto que mediante el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria se contribuye a crear las condiciones para el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad | Adecuada | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Propuesta de vinculación del evaluador | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

En caso de que el evaluador detecte áreas de mejora en la vinculación del objetivo central del Pp evaluado con los ODS y sus metas o en caso de no contar con evidencia documental de la misma, elaborará una propuesta de vinculación y la justificación de esta, considerando la contribución efectiva del Pp en la meta.

Marcar con una "X" el/los ODS con los que se propone vincular el objetivo del Pp:

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| ODS | Meta | Vinculación | Justificación de la propuesta (del evaluador) |
|-----|------|-------------|---|
| | | | |

Consideraciones:

>> **ODS:** Se incluirá el número y la redacción fidedigna del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.

>> **Meta:** Se incluirá la redacción fidedigna de la meta del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.

>> La información de los ODS y sus metas pueden consultarse en: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

>> **Vinculación Directa:** el objetivo central del Pp contribuye claramente al cumplimiento de la(s) meta(s) ODS identificada(s).

Indirecta: el objetivo central del Pp propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la(s) meta(s) de ODS

No se realizan propuesta de adecuación a la vinculación del Pp K027, puesto que se consideran adecuadas las que ya se tienen.

Anexo 11. Complementariedades, similitudes y duplicidades

Información del Pp evaluado

| | | | |
|----------------------|--|-----------------------|---------------|
| Nombre del Programa: | «Mantenimiento de Infraestructura» | Modalidad y clave: | K027 |
| Dependencia/Entidad: | Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes | Ramo: | 09 |
| Unidad Responsable: | «Aeropuertos y Servicios Auxiliares», «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» y «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» | Clave: | KDN, COO, JZL |
| Tipo de Evaluación: | En materia de Diseño | Año de la Evaluación: | 2022 |

Información de los Pp analizados

Se integrará una tabla con las características de los Programas presupuestarios (Pp) analizados, identificando si estos son similares, se complementan o duplican con el Pp evaluado. A continuación, se presenta una tabla con los elementos mínimos que contendrá:

| Nombre del Pp | Modalidad y clave | Dependencia o Entidad: | Ramo | Problema público que busca resolver | Objetivo central | Población objetivo | Cobertura geográfica | Bien y/o servicio otorgado | Relación identificada | Argumentación | Recomendación |
|---------------|-------------------|------------------------|------|-------------------------------------|------------------|--------------------|----------------------|----------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| | | | | | | | | | | | |

Descripción:

| | |
|--|--|
| Nombre del Pp | «Servicios de ayudas a la navegación aérea» |
| Modalidad y clave | E010 |
| Dependencia Entidad: | o «Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano» |
| Ramo | 09 |
| Problema público que busca resolver | No disponible |
| Objetivo central | Las aeronaves que operan en el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional reciben servicios a la navegación aérea seguros. |
| Población objetivo | Las aeronaves que operan en el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional |
| Cobertura geográfica | Nacional |
| Bien y/o servicio otorgado | Ayudas a la navegación aérea |

| | |
|--|--|
| Relación identificada | Complementariedad |
| Argumentación | Bajo un enfoque de eslabonamiento o concatenación de Pp en una cadena de valor, se identifica que parte de la infraestructura que opera el Pp E010 .recibe su mantenimiento mediante el Pp K027. |
| Recomendación | Documentar la relación que tienen los Pp bajo un enfoque de cadena de valor. |
| Nombre del Pp | |
| | «Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México» |
| Modalidad y clave | |
| | E026 |
| Dependencia Entidad: | |
| | o «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V» |
| Ramo | |
| | 09 |
| Problema público que busca resolver | |
| | Los actores en el ámbito aeroportuario presentan limitantes para atender a sus clientes y usuarios en el AIBJCM |
| Objetivo central | |
| | Los actores en el ámbito aeroportuario superan sus limitantes para atender a sus clientes y usuarios en el AIBJCM |
| Población objetivo | |
| | Los actores en el ámbito aeroportuario |
| Cobertura geográfica | |
| | Nacional |
| Bien y/o servicio otorgado | |
| | Servicios aeroportuarios |
| Relación identificada | |
| | Complementariedad |
| Argumentación | |
| | Bajo un enfoque de eslabonamiento o concatenación de Pp en una cadena de valor, se identifica que parte de la infraestructura que opera el Pp E026 recibe su mantenimiento mediante el Pp K027. |
| Recomendación | |
| | Documentar la relación que tienen los Pp bajo un enfoque de cadena de valor. |
| Nombre del Pp | |
| | «Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria de la Red ASA» |
| Modalidad y clave | |
| | E027 |
| Dependencia Entidad: | |
| | o «Aeropuertos y Servicios Auxiliares» |
| Ramo | |
| | 09 |
| Problema público que busca resolver | |
| | Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión de los aeropuertos de la Red ASA |
| Objetivo central | |
| | Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión de los aeropuertos de la Red ASA |
| Población objetivo | |
| | Los actores en el ámbito aeroportuario |
| Cobertura geográfica | |
| | Nacional |



| | |
|-----------------------------------|---|
| Bien y/o servicio otorgado | Servicios aeroportuarios |
| Relación identificada | Complementariedad |
| Argumentación | Bajo un enfoque de eslabonamiento o concatenación de Pp en una cadena de valor, se identifica que parte de la infraestructura que opera el Pp E027 recibe su mantenimiento mediante el Pp K027. |
| Recomendación | Documentar la relación que tienen los Pp bajo un enfoque de cadena de valor. |

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

El evaluador reportará si el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp. En caso de que el instrumento no cumpla con los criterios o no se disponga de evidencia, realizará una propuesta conforme a lo señalado en el cuadro.

Características del Instrumento de Seguimiento del Desempeño

| Criterio | Respuesta | Nombre del indicador | Definición | Método de cálculo | Unidad de medida | Frecuencia de medición | Línea base | Comportamiento del indicador | Propuesta de mejora del indicador |
|--|-----------|--|--|--|------------------|------------------------|------------|------------------------------|---|
| El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp | No | Porcentaje de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA | Porcentaje de accidentes o incidentes ocurridos en los aeropuertos imputables a la deficiencia de la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA | (Número de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura de la Red ASA/ 10,000 operaciones aeroportuarias)*100 | Porcentaje | Semestral | | | Porcentaje de puntos de infraestructura que se encuentran en estado adecuado. |
| La cobertura de la población | No | La MIR del Pp no considera algún indicador que mida cobertura | | | | | | | «Porcentaje de cobertura del Pp» con el método de cálculo: «Población atendida por el Pp/Población Objetivo del Pp» |
| La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios | No | Porcentaje de mantenimiento preventivo de la infraestructura aeroportuaria de la red ASA ejecutado | Acciones de mantenimiento que coadyuvan a la seguridad de las operaciones en los aeropuertos de la Red ASA | (Número de acciones de mantenimiento ejecutadas / número de acciones de mantenimiento programadas)*100 | Porcentaje | Semestral | | | Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de ASA Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo del AICM Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de SENEAM |

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

| | | | | | | | | | | |
|---|----|--|--|--|------------|------------|--|--|--|---|
| La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp | No | Porcentaje de diagnósticos de mantenimiento de los aeropuertos de la Red ASA ejecutado | Mantenimientos necesarios para los aeropuertos de la Red ASA, que permitan la certificación de aeródromo civil | Número de diagnósticos ejecutados / número de diagnósticos programados*100 | Porcentaje | Trimestral | | | Porcentaje de obras que se contratan en tiempo y forma | Porcentaje de obras que cuentan con supervisión |
|---|----|--|--|--|------------|------------|--|--|--|---|

La instancia evaluadora reportará si el o los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, cumplen con los criterios señalados en el siguiente cuadro. En caso de que no cumpla con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a las características indicadas.

Características de los indicadores

| | Nivel de objetivo | Nombre del indicador | Claro | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado | Justificación | Propuesta de mejora del indicador |
|-----|-------------------|---|-------|-----------|-----------|--------------|----------|---|--|
| MIR | Fin | Operaciones atendidas. | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | El indicador cumple con los criterios considerando su objetivo definido en el MIR 2022 | Porcentaje de accidentes o incidentes imputables al estado de la infraestructura aeroportuaria |
| | | Edad promedio del autotransporte federal de carga | Sí | No | Sí | No | No | El indicador no se relaciona con el ámbito de acción del Pp K027, ni especifica sus medios de verificación. | Eliminar el indicador, puesto que no se relaciona con el Pp K027 |
| | Propósito | Porcentaje de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | El indicador cumple con los criterios considerando su objetivo definido en el MIR 2022 | Porcentaje de puntos de infraestructura que se encuentran en estado adecuado. |
| | Componentes | Porcentaje de mantenimiento preventivo de la infraestructura aeroportuaria de la red ASA | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | El indicador cumple con los criterios considerando su objetivo definido en el | Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de ASA Porcentaje de avance |

| | | | | | | | | | |
|--|-------------|--|----|----|----|----|----|--|--|
| | | ejecutado | | | | | | MIR 2022 | global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo del AICM Porcentaje de avance global de la ejecución de los Proyectos de Inversión a cargo de SENEAM |
| | Actividades | Porcentaje de diagnósticos de mantenimiento de los aeropuertos de la Red ASA ejecutado | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | El indicador cumple con los criterios considerando su objetivo definido en el MIR 2022 | Porcentaje de obras que se contratan en tiempo y forma Porcentaje de obras que cuentan con supervisión |

La instancia evaluadora deberá incluir todos los indicadores del Instrumento de Seguimiento del Desempeño vigente del Pp, MIR o FID, para la valoración de las metas. En caso de que las metas no cumplan con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a lo señalado en el cuadro.

Características de las metas

| | Nivel de objetivo | Nombre del indicador | Meta | Método de cálculo | Unidad de medida | Congruente con el sentido del indicador | Orientada a la mejora del desempeño | Factibles pero retadoras | Justificación | Propuesta de mejora de la meta |
|-----|-------------------|---|--|-------------------|------------------|---|-------------------------------------|--------------------------|--|---|
| MIR | Fin | Operaciones atendidas. | 127,592 | No se proporcionó | Operación | Ascendente | No | No | La meta tiene un valor inferior a la línea base (183,621), por lo que no está orientada a una mejora en el indicador y como consecuencia tampoco es retadora | Definir una meta con un valor superior a la línea base |
| | | Edad promedio del autotransporte federal de carga | No se proporcionó información sobre el indicador | | | | | | | Se recomienda eliminar el indicador de la MIR del Pp K027 |
| | Propósito | Porcentaje de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA | 0.01 | No se proporcionó | Porcentaje | Descendente | No | No | La meta tiene un valor superior a la línea base (0), por lo que no está orientada a una mejora en el indicador y como consecuencia tampoco es retadora | Se recomienda replantear la línea base, de tal forma que su valor sea más elevado que el de la meta |

| | | | | | | | | |
|-------------|--|-----|-------------------|------------|------------|----|----|--|
| Componentes | Porcentaje de mantenimiento preventivo de la infraestructura aeroportuaria de la red ASA ejecutado | 80 | No se proporcionó | Porcentaje | Ascendente | Sí | Sí | La meta representa una mejora del indicador con relación a su línea base |
| Actividades | Porcentaje de diagnósticos de mantenimiento de los aeropuertos de la Red ASA ejecutado | 100 | No se proporcionó | Porcentaje | Ascendente | Sí | Sí | La meta representa una mejora del indicador con relación a su línea base |

Finalmente, la instancia evaluadora especificará si los medios de verificación del o los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, cumplen con los criterios señalados en el siguiente cuadro. En caso de que los medios de verificación no cumplan con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a las características indicadas.

| Nivel de objetivo | Nombre completo del documento donde se encuentra la información | Nombre del área administrativa que genera o publica la información | Año/periodo en que se emite el documento y si coincide con la frecuencia de medición del indicador | Ubicación física del documento o la liga electrónica donde se encuentra publicada la información | Propuesta de mejora del medio de verificación | |
|-------------------|---|--|--|--|---|---|
| MIR | Fin | Porcentaje de operaciones atendidas: http://www.asa.gob.mx/es/ASA/Indicadores_de_Programas_Presupuestarios | No se proporciona | No se proporciona | http://www.asa.gob.mx/es/ASA/indicadores_de_programas_presupuestarios | Colocar el nombre del área que genera la información del indicador, así como el año o periodo en que se actualiza el documento o base de datos que contiene la información para el seguimiento del indicador. |
| | | No se proporcionaron los medios de verificación del indicador | | | | Ninguna, ya que lo que se sugiere es que se elimine el indicador |
| | Propósito | Porcentaje de accidentes o incidentes imputables a la infraestructura aeroportuaria de la Red ASA: Registros de accidentes y/o incidentes en la Red ASA, disponible en la pagina | No se proporciona | No se proporciona | http://www.asa.gob.mx/es/ASA/indicadores_de_programas_presupuestarios | Colocar el nombre del área que genera la información del indicador, así como el año o periodo en que se actualiza el documento o base de datos que contiene la información para el seguimiento del indicador. |



| | | | | | | |
|--|-------------|--|-------------------|-------------------|---|---|
| | | http://www.asa.gob.mx/es/ASA/Indicadores_de_Programas_Presupuestarios | | | | |
| | Componentes | Porcentaje de mantenimientos necesarios para los aeropuertos de la Red ASA que permitan operar con seguridad: Registros de mantenimientos preventivos, disponible en la página http://www.asa.gob.mx/es/ASA/Indicadores_de_Programas_Presupuestarios | No se proporciona | No se proporciona | http://www.asa.gob.mx/es/ASA/Indicadores_de_Programas_Presupuestarios | Colocar el nombre del área que genera la información del indicador, así como el año o periodo en que se actualiza el documento o base de datos que contiene la información para el seguimiento del indicador. |
| | Actividades | Registros de diagnósticos disponibles en la página http://www.asa.gob.mx/es/ASA/Indicadores_de_Programas_Presupuestarios | No se proporciona | No se proporciona | http://www.asa.gob.mx/es/ASA/Indicadores_de_Programas_Presupuestarios | Colocar el nombre del área que genera la información del indicador, así como el año o periodo en que se actualiza el documento o base de datos que contiene la información para el seguimiento del indicador. |

Anexo 13. Fuentes de información de la evaluación

La instancia evaluadora deberá registrar todas las fuentes de información utilizadas en la evaluación, considerando aquellas proporcionadas por el Pp evaluado y las recolectadas por la propia instancia evaluadora durante el análisis de gabinete y/o análisis cualitativo, esto es, el diagnóstico; documentos normativos e institucionales; informes o estudios nacionales e internacionales, fuentes de información y estadísticas oficiales, registros administrativos, entre otros. Se sugiere utilizar algún estilo de referenciación, por ejemplo, el estilo American Psychological Association (APA) para referenciar y presentar las fuentes de información. Finalmente, se sugiere registrar y clasificar las fuentes de información, de acuerdo con el tipo de material empleado, tal como se muestra a continuación.

Documentos normativos e institucionales

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). (2019). Diagnóstico del programa presupuestario "K027.- Mantenimiento de Infraestructura", 2019.

CEPAL, 2011. Formulación de Programas con la Metodología de Marco Lógico. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/5507/S1100211_es.pdf

CONEVAL y SHCP, 2019. Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación. https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VOZ.SE.164.19.pdf

CONEVAL y SHCP, 2021. Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2021.

CONEVAL y SHCP, 2022. Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2022. https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/NME/Documents/PAE_2022.pdf

Fichas Técnicas de la Matriz de Indicadores para Resultados 2022 del Pp K027.

Gobierno federal de México. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. Ciudad de México: Gobierno federal.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF). (2021). México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

Manual de Procedimientos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Manual de Procedimientos del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Manual de Procedimientos de Servicios a la Navegación Área.

Matriz de Indicadores para Resultados 2022 del Pp K027.

Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2022). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*.

SHCP, 2013. Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/154437/Guia_MIR.pdf

SHCP. (2022). *Manual de Programación y Presupuesto 2022*. Ciudad de México: SHCP. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/663346/Anexos_del_Manual_de_Programacion_y_Presupuesto_2022.pdf

SHCP. (2022). *Matrices de Indicadores para Resultados de los programas presupuestarios de la Administración Pública Federal*.

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). (2020). *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024*. Ciudad de México: SCT.

Informes

Libros

Revistas

Documentos de trabajo e investigación

Páginas web

Estadísticas y registros administrativos

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2016). *Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2017*. (Base de datos AC01). Recuperado de https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2017). *Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2018*. (Base de datos AC01). Recuperado de https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2018). *Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2019*. (Base de datos AC01). Recuperado de https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2019). *Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2020*. (Base de datos AC01). Recuperado de https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2020b). *Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2021*. (Base de datos AC01). Recuperado de https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2022). *Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2022*. (Base de datos AC01). Recuperado de https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos



Otro

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). (2022). *Términos de Referencia para la Evaluación en materia de Diseño del Programa presupuestario K027.- Mantenimiento de Infraestructura*. Ciudad de México: ASA.

Anexo 14. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación

| | |
|---|--|
| Nombre de la evaluación | Evaluación en materia de Diseño del Pp K027.- Mantenimiento de Infraestructura, 2022. |
| Nombre y clave del programa evaluado | K027.- Mantenimiento de Infraestructura |
| Ramo | Ramo 09.- Comunicaciones y Transportes |
| Unidad(es) Responsable(s) | Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A de C.V. Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano |
| PAE de origen | 2021 |
| Año de conclusión y entrega de la evaluación | 2022 |
| Tipo de evaluación | En materia de Diseño |
| Nombre de la instancia evaluadora | Mtro. Fernando Román Márquez Colín |
| Nombre del(a) coordinador(a) de la evaluación | Mtro. Fernando Román Márquez Colín |
| Nombre de los(as) principales colaboradores(as) de la instancia evaluadora | Lic. Cynthia Noemi Gurrola Escamilla Lourdes Evelyn Márquez Colín |
| Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación) | Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto (DGPOP) |
| Forma de contratación de la instancia evaluadora | Licitación Pública |
| Costo total de la evaluación con IVA incluido | \$232,000.00 con IVA incluido |
| Fuente de financiamiento | Recursos fiscales |