



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Evaluación en materia de Diseño del Programa Presupuestario de E026.- “Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México”

Instancia Evaluadora:

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

Diciembre de 2022

Índice

RESUMEN EJECUTIVO	1
INTRODUCCIÓN.....	5
SECCIÓN I. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO.....	7
SECCIÓN II. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA	9
a. Verificación del diagnóstico.....	9
b. Identificación del problema	10
c. Análisis del problema.....	11
SECCIÓN III. DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN.....	16
a. Objetivos	16
b. Bienes y Servicios.....	17
c. Poblaciones.....	18
d. Experiencias de atención.....	20
e. Selección de alternativas.....	21
SECCIÓN IV. DISEÑO OPERATIVO.....	22
a. Cobertura.....	22
b. Criterios de elegibilidad	23
c. Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios.....	25
d. Padrón.....	28
e. Transparencia y rendición de cuentas.....	29
f. Presupuesto.....	31
SECCIÓN V. CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA.....	33
SECCIÓN VI. CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL	

SECCIÓN VII. COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES	37
SECCIÓN VIII. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO.....	38
SECCIÓN IX. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PP	46
a. Valoración cuantitativa global.....	46
b. Valoración cualitativa del Pp.....	47
SECCIÓN X. ANÁLISIS FODA	49
SECCIÓN XI. CONCLUSIONES GENERALES	53
ANEXOS.....	55
Anexo 1. Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente	55
Anexo 2. Árbol del Problema	57
Anexo 3. Árbol de Objetivos	58
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	65
Anexo 8. Presupuesto	67
Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional.....	69
Anexo 10. Alineación a los ODS	73
Anexo 11. Complementariedades, similitudes y duplicidades.....	75
Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño	77
Anexo 13. Fuentes de información de la evaluación.....	97
Anexo 14. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación	99

Resumen ejecutivo

El programa presupuestario (Pp) E026.- «Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México» es operado por las Unidades Responsables (UR): «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» (AICM) y «Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» (SACM), mismas que tienen la figura de empresas de participación estatal mayoritaria. El AICM y SACM están adscritos al Ramo 09.- «Infraestructura, Comunicaciones y Transportes». El Pp E026 inició operaciones bajo su configuración actual en el ejercicio fiscal 2009. Mediante el Pp E026 el AICM y SACM gestionan las instalaciones del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AIBJCM), a través de la prestación de servicios de operación y administración a Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno.

La presente «Evaluación en materia de Diseño» (ED) se realiza en cumplimiento a lo mandado en el «Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2022», 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), específicamente en cumplimiento al numeral 58 que norma la realización de evaluaciones complementarias, las cuales no tienen mandatada su realización de forma obligatoria, pero que las dependencias y entidades pueden realizar en función de sus necesidades de información e intereses. La ED se integra de 11 apartados y 29 preguntas a responder por parte del equipo evaluador. Asimismo, el objetivo general de la ED versó sobre «Evaluar el diseño del Programa presupuestario (Pp) partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar la mejora continua del Pp».

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», el Pp E006 define el problema público que busca atender de la siguiente manera: «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AIBJCM)», a su población potencial y objetivo como «actores en el ámbito aeroportuario», los cuales se clasifican en los siguientes tres tipos: Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM, a su objetivo central que busca alcanzar como «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM» y a los servicios que otorga el agrupa en los macro servicios de 1) «Operación del AIBJCM» (considera a los servicios de aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataformas, edificio terminal, extinción de incendios y seguridad y vigilancia) y 2) «Administración del AIBJCM» (considera los servicios de gestión de transportistas aéreos y administración de espacios comerciales).

En la sección de «Problema o necesidad pública» se identificó que el problema público que busca atender el Pp cumplió con los criterios valorados y se considera que su enfoque es pertinente debido a que se trata de un Pp modalidad E.- «Prestación de Servicios Públicos», el cual es operado por las empresas AICM y SACM. En teoría la necesidad de que el estado proporcione de forma directa algún tipo de servicio público deriva de que se busca con ello mejorar la gestión en su prestación, así como del hecho de que es preferible para la sociedad en su conjunto que sea el gobierno quien esté a cargo en lugar del sector privado; en el caso del Pp E026 los servicios que se generan son la 1) «Operación del AIBJCM» y 2) «Administración del AIBJCM» y están enfocados a mejorar la gestión, puesto que mediante ellos se atiende a los «actores en el ámbito aeroportuario», mismos que están conformados por los Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM y quienes, en última instancia, atienden a las personas y empresas que requieren servicios aeroportuarios de transporte aéreo. En ese sentido, se aclara que de ninguna forma debe entenderse que la razón de ser de los servicios que genera el Pp E026 en términos de la Metodología de Marco Lógico (MML) tienen la intención de atender de forma directa a las personas y empresas que requieren transporte aéreo, puesto a ellas quienes les atienden son los «actores en el ámbito aeroportuario» a través de sus servicios.

Asimismo, se identificó que al problema público que busca atender el Pp E026 no le aplica contar con un análisis de efectos diferenciados como el que se solicita en la pregunta 4, puesto que no es aquejado de forma directa por personas, localidades rurales ni entidades del sureste y tampoco se relaciona con posibles afectaciones al medio ambiente, ya que se trata de un problema de gestión de las instalaciones del AIBJCM.

En la sección de «Diseño de la propuesta de atención», se identificó que el objetivo central o resultado directo que busca generar el Pp E026 cumple con los criterios valorados y se considera que su enfoque es pertinente debido a que se trata de un Pp modalidad «E», cuyos mecanismos de intervención son la prestación de servicios de «Operación del AIBJCM» y «Administración del AIBJCM», los cuales se espera que sean proporcionados de forma adecuada a los «actores en el ámbito aeroportuario». Asimismo, con relación a las definiciones de población potencial, objetivo y atendida se identificó que éstas son pertinentes, pero su cuantificación presenta un desfase de tres años, puesto que el Diagnóstico se concluyó en 2019, por lo que se recomienda actualizar el apartado correspondiente con los datos vigentes en 2022, de tal forma que se reflejen las cuantificaciones actuales.

En la sección de «Diseño operativo», se detectó que al Pp E026 no le aplica contar con una estrategia de cobertura como la que se solicita valorar, puesto que la misma tiene sentido para Pp que entregan un producto, bien o servicio a una población sin que ésta deba pagar por ello, pero en el caso del Pp E026 con relación a los servicios que proporciona para ser recibidos por los «actores en el ámbito aeroportuario», éstos deben pagar y cumplir con lo estipulado en contratos que celebran con las UR AICM y SACM, por lo que no tiene sentido contar con una estrategia de cobertura en la que se cuantifique la evolución de las poblaciones potencial y objetivo (puesto que su atención no representa un costo para el Pp E026), se defina el presupuesto que el Pp requiere para atender a su población objetivo (puesto que dicha población es la que tiene que pagar para ser atendida), ni especificar metas de cobertura (ya que las poblaciones potencial, objetivo y atendida son las mismas).

Con relación a la «Consistencia programática y normativa», se valora que los Pp modalidad «E.- Prestación de Servicios Públicos» se caracterizan por ser «actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer demandas de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas»; en ese sentido, los servicios pueden cumplir «Funciones de gobierno», «Funciones de desarrollo social» y «Funciones de desarrollo económico»; siendo estas últimas las que se relacionan con los servicios que genera el Pp E026, puesto que mediante la gestión de las instalaciones del AIBJCM lo que se busca, en cierta forma, es impulsar la actividad económica y, con ello, el desarrollo económico. Cabe recordar que los servicios aeroportuarios que se generan mediante el Pp E026 son «Operación del AIBJCM» y «Administración del AIBJCM», los cuales en buscan que el Pp alcance el objetivo de «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM»; por tanto, la modalidad presupuestaria del Pp E026 es consistente con el objetivo que busca alcanzar y con su mecanismo de intervención.

En la sección de «Contribución a objetivos de la planeación nacional», se detectó que el Pp E026 contribuye a los objetivos 1, 2, 3 y 4 del «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024». Asimismo, el Pp E026 se vincula de forma indirecta con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 8 «Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos», a través de la meta 8.9 «De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales».

En referencia a las «Complementariedades, similitudes y duplicidades» el equipo evaluador, después de realizar una revisión exhaustiva de los objetivos y Componentes de las MIR 2022 de los Pp de la Administración Pública Federal (APF) no identificó Pp con los cuales tenga una complementariedad, similitud o duplicidad en apego a las definiciones presentadas en los términos de referencia de la evaluación. No obstante, si se realiza el análisis considerando un enfoque de cadena de valor o concatenación de Pp; es decir, si se revisa la forma en que en la práctica interactúan (sin que se consideren los objetivos o definiciones de población potencial y/o objetivo) los servicios generados por el Pp E026 y los mecanismos de intervención de otros Pp en los que el AICM y/o SACM son UR, es posible identificar que hay una complementariedad entre el Pp E026 y los siguientes Pp: K005.-

«Proyectos de construcción de aeropuertos» y K027.- «Mantenimiento de infraestructura» debido a que éstos se enfocan en brindar mantenimiento y/o generar nueva infraestructura para el AIBJCM, la cual es operada por el AICM y SACM mediante los servicios del Pp E026.

En la sección de «Instrumento de Seguimiento del Desempeño» se detectó que el resumen narrativo de la MIR 2022 del Pp E026 conformado por objetivos de nivel de Actividad, Componente y Propósito son pertinentes debido a que reflejan de forma desagregada (Actividades) y agrupada (Componentes) a los servicios que genera el Pp, así como el resultado que se busca alcanzar mediante ellos (Propósito). Asimismo, los 24 indicadores que integran la MIR del Pp son claros, relevantes, económicos y adecuados, pero no monitoreables porque sus medios de verificación no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente, ya que solamente se menciona que son Registros Administrativos del AICM o Estadísticas de la Agencia Federal de Aviación Civil sin proporcionar mayores detalles que permitan una verificación independiente por cualquier ciudadano. En ese sentido, se recomienda que en la próxima actualización de la MIR del Pp que se realice, para cada indicador, se incorporen el nombre completo del documento o estadística que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicado el documento o estadística.

Con relación a la valoración cuantitativa global del Pp E026 en la presente ED fue de 3.4, equivalentes al 85.5% del total de puntos posibles de obtener, esto a partir de las 19 preguntas con valoración cuantitativa que le aplicaron al Pp.

De manera resumida, los principales hallazgos de la evaluación fueron los siguientes:

- El Pp cuenta con un documento denominado «Diagnóstico del programa presupuestario E026.- Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México» mismo que contiene todos los apartados Aspectos.
- El enfoque de la definición de problema público presentada en el Diagnóstico del Pp E026 se considera que es pertinente debido a que se trata de un Pp modalidad «E», el cual es operado por las empresas AICM y SACM y, en teoría, la necesidad de que el estado proporcione algún tipo de servicio público deriva de que se busca con ello mejorar la gestión en su prestación.
- Las cifras presentadas en el Diagnóstico que corresponden a las emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SICT están desactualizadas.
- Las definiciones de población potencial, objetivo y atendida cumplen con los criterios valorados, pero su cuantificación está desactualizada.
- Las UR AICM y SACM cuentan con procedimientos documentados y actualizados para la prestación de cada uno de los servicios aeroportuarios.
- La modalidad presupuestaria del Pp E026 es consistente con el objetivo que busca alcanzar y con su mecanismo de intervención.
- No se identificó que el Pp cuente con estimaciones del presupuesto que requerirá en el corto plazo para la prestación de sus servicios.
- Ninguno de los 24 indicadores es monitoreable porque sus medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente.

A partir de los hallazgos con la finalidad de que se fortalezca el diseño de política pública del Pp E026, se recomienda lo siguiente:

- Actualizar las cifras presentadas en el Diagnóstico que corresponden a las emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SICT. Asimismo, considerando que recientemente comenzó a operar el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) es deseable que se incorpore un análisis sobre la forma en que interactúan o se espera que interactúen en términos de política pública el AIBJCM y el AIFA.

- Actualizar el apartado correspondiente en el Diagnóstico a la cuantificación de las poblaciones con los datos vigentes en 2022.
- Incorporar en la actualización del Diagnóstico un apartado en el que se describa el flujograma de la operación y actores que participan en la prestación de cada tipo de servicio que se genera el Pp E026.
- Incorporar, en las actualizaciones que se realicen como resultado de esta evaluación en el Diagnóstico, la alineación del Pp con los objetivos del «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024», así como una justificación al respecto.
- Incorporar, en las actualizaciones que se realicen como resultado de esta evaluación, en el Diagnóstico la vinculación del Pp con los ODS, así como una justificación al respecto.
- Complementar el Diagnóstico del Pp E026 mediante la incorporación en la sección de «experiencias de atención» de la normativa nacional e internacional que define por cada servicio aeroportuario que se deba prestar de una forma y no de otra, puesto que ello limita a las UR a cargo del Pp con relación a su elección sobre el mecanismo de intervención. Asimismo, se recomienda que se incorpore un análisis de resultados, obstáculos o retos relacionados con la administración de aeropuertos en el ámbito nacional y/o internacional y, en caso de ser factible, diferenciarlo por aeropuertos que son administrados por empresas privadas y los que son administrados por empresas públicas como el AICM y SACM como consecuencia de que podrían existir diferencias al respecto.
- Elaborar una estimación de los recursos presupuestarios que el Pp E026 necesitará para los ejercicios fiscales 2023, 2024 y 2025 con la finalidad de que ello pueda ser un insumo que apoye a los ejercicios de planeación de las UR a cargo del Pp.
- Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente de cada indicador.
- Elaborar para todos los indicadores que integran la MIR del Pp E026 una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de cada meta. Asimismo, se recomienda verificar que las metas que se definan estén orientadas al desempeño.

Introducción

El programa presupuestario (Pp) E026.- «Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México» es operado por las Unidades Responsables (UR): «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» (AICM) y «Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» (SACM), mismas que tienen la figura de empresas de participación estatal mayoritaria y están adscritas al Ramo 09.- «Infraestructura, Comunicaciones y Transportes».

La presente «Evaluación en materia de Diseño» (ED) se realiza en cumplimiento a lo mandatado en el «Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2022», 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), específicamente en cumplimiento al numeral 58 que norma la realización de evaluaciones complementarias, las cuales no tienen mandatada su realización de forma obligatoria, pero que las dependencias y entidades pueden realizar en función de sus necesidades de información e intereses.

La metodología empleada para la realización de la presente ED se definió por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), quien fue la entidad contratante, en los Términos de Referencia considerados en la Licitación Pública Nacional empleada para la adjudicación del presente servicio. Así esta ED se realizó tomando como base metodológica la Metodología de Marco Lógico (MML) y a través de las técnicas de investigación de análisis de gabinete de la información y evidencia documental proporcionada por las UR AICM y SACM.

El objetivo general de la ED versó sobre «Evaluar el diseño del Programa presupuestario (Pp) partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar la mejora continua del Pp». 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 realiza 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
V	Consistencia programática y normativa	21 - 22	2
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	23 - 24	2
VII	Complementariedades, similitudes y	25	1



No.	Sección	Pregunta	Total
	duplicidades		
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) E026.- «Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México» es operado por las Unidades Responsables (UR): «Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» (AICM) y «Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.» (SACM), mismas que tienen la figura de empresas de participación estatal mayoritaria. Las UR AICM y SACM están adscritas al Ramo 09.- «Infraestructura, Comunicaciones y Transportes». El Pp E026 inició operaciones bajo su configuración actual en el ejercicio fiscal 2009, por lo que desde entonces no ha sido objetivo de cambios sustanciales en los elementos medulares que integran su diseño de política pública.

Identificación del Pp.

Nombre: «Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México»
Siglas: No tiene siglas.
Clave del Pp: E026
Dependencia o entidad responsable: AICM y SACM
Año de inicio de operación: 2009

Problema o necesidad pública que se busca atender. El Pp E026 en el documento denominado «Diagnóstico del programa presupuestario E026.- Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México» (Diagnóstico) define al problema que pretende atender como «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AIBJCM)».

Identificación de las poblaciones potencial y objetivo. El Pp E026 define, en su Diagnóstico, a su población potencial y objetivo como «actores en el ámbito aeroportuario», los cuales se clasifican en los siguientes tres tipos: Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM.

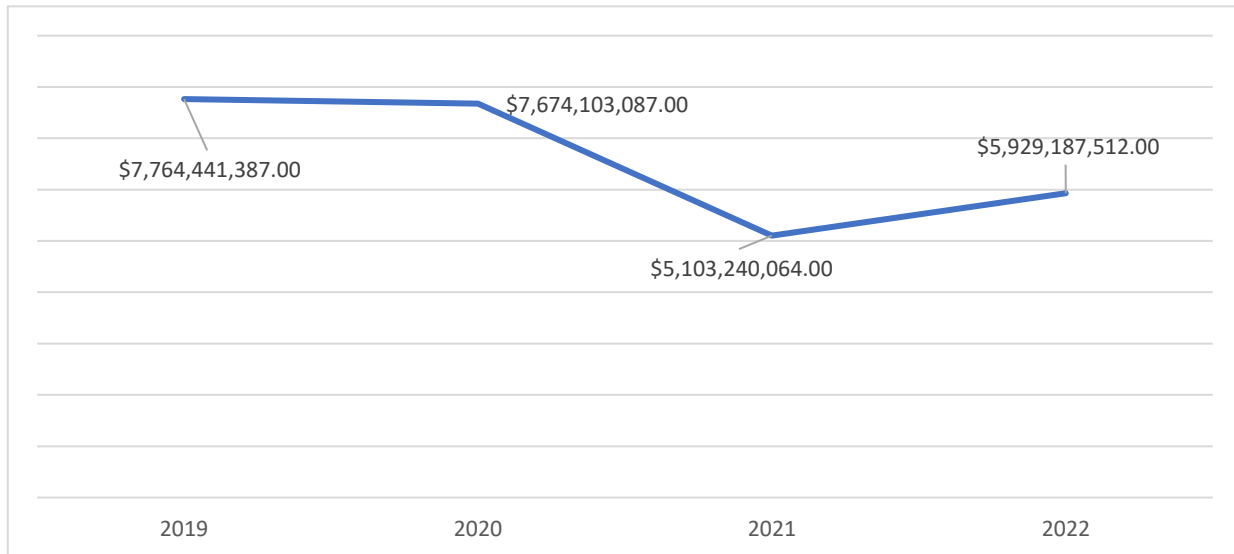
Objetivo general y objetivos específicos. El Pp E026 define en su Diagnóstico a su objetivo central como «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM».

Descripción de los bienes o servicios que otorga. A través del Pp E026 es que el AICM y SACM gestionan el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AIBJCM), para lo cual generan los siguientes dos macro servicios: 1) «Operación del AIBJCM» (considera a los servicios de aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataformas, edificio terminal, extinción de incendios y seguridad y vigilancia) y 2) «Administración del AIBJCM» (considera los servicios de gestión de transportistas aéreos y administración de espacios comerciales).

Alineación a los elementos del Plan Nacional de Desarrollo (Plan) y, en su caso, a los objetivos de los programas derivados del Plan, vigentes. El Pp E026 define en su Diagnóstico su alineación con el Plan mediante el Eje III «Economía» y, en otro documento, define su vinculación con el «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024», al cual contribuye a alcanzar el Objetivo Prioritario 1 «Optimizar la capacidad física del AICM orientada a mejorar la atención de los usuarios», Objetivo Prioritario 2 «Mejorar la experiencia de los usuarios en el AICM mediante el aseguramiento de los niveles de servicio y la óptima atención del personal», Objetivo Prioritario 3 «Convertir al AICM en un aeropuerto incluyente y socialmente responsable en beneficio de todas las personas» y Objetivo Prioritario 4 «Asegurar que el AICM cumpla con la normatividad nacional e internacional en materia de seguridad, garantizando con ello confianza a los usuarios».

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 con recursos propios en el periodo 2018 a 2022 para el Pp E026. Es importante aclarar que gran parte de la operación del Pp E026 se realiza a través de los recursos propios que el AICM y SACM generan mediante la gestión del AIBJCM.

Gráfica 1. Evolución del presupuesto aprobado para el Pp E026 entre 2019-2022
(Pesos corrientes)



Fuente: Elaboración propia a partir de la información financiera reportada por el IACM y SACM.

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.

El Pp cuenta con un documento denominado «Diagnóstico del programa presupuestario E026.- Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México» (Diagnóstico), mismo que contiene todos los apartados considerados en los «Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación» (Aspectos), emitidos 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 los siguientes: 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; provisiones para la integración y operación del padrón de beneficiarios; Matriz de Indicadores para Resultados (MIR); análisis de similitudes o complementariedades; presupuesto; impacto presupuestario y fuentes de financiamiento.

Esta pregunta se relaciona con las preguntas 2, 3, 4, 5 y 6 de esta evaluación y sus respuestas son consistentes.

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

El problema que atiende el Pp se define como «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México». **Criterio a)** El problema se define de manera clara y es único debido a que versa sobre una inadecuada gestión, la cual es una sola problemática que se aqueja por una población definida y se acota al ámbito territorial de las instalaciones del AIBJCM, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio b)** y **Criterio d)**. Es posible revertir la situación negativa de una inadecuada gestión mediante la intervención de los servicios que genera el Pp E026, de tal forma que se aspire a lograr que haya una adecuada gestión, siendo este el cambio que se busca propiciar en la población objetivo, por lo que se cumple con ambos criterios. **Criterio c)**. En la redacción del problema público se identifica a la población objetivo del Pp E026, ya que se hace referencia a los «actores en el ámbito aeroportuario», por tanto, se cumple con el criterio. Considerando que se cumple con los cuatro criterios valorados, el equipo evaluador valora que la redacción del problema público no presenta áreas de oportunidad.

Es pertinente el enfoque de la definición de problema público presentada en el Diagnóstico del Pp E026 debido a que se trata de un Pp modalidad E.- «Prestación de Servicios Públicos», el cual es operado por las empresas AICM y SACM. En teoría la necesidad de que el estado proporcione de forma directa algún tipo de servicio público deriva de que se busca con ello mejorar la gestión en su prestación, así como del hecho de que es preferible para la sociedad en su conjunto que sea el gobierno quien esté a cargo en lugar del sector privado; en el caso del Pp E026 los macro servicios que se generan son la 1) «Operación del AIBJCM» y 2) «Administración del AIBJCM» y están enfocados a mejorar la gestión, puesto que mediante ellos se atiende a los «actores en el ámbito aeroportuario» que están conformados por los Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM, mismos que son quienes en última instancia atienden a las personas y empresas que requieren servicios aeroportuarios de transporte. En ese sentido, se aclara que de ninguna forma debe entenderse que la razón de ser de los macro servicios que genera el Pp E026 en términos de la Metodología de Marco Lógico (MML) son con la finalidad de atender de forma directa a las personas y empresas que requieren transporte aéreo, puesto que a éstas quienes les atienden directamente son los «actores en el ámbito aeroportuario» mediante sus acciones.

Para mayores detalles véase el Anexo 2.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las preguntas 3, 4, 5 y con la sección III. Diseño de la propuesta de atención, y sus respuestas son consistentes.

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 que atiende el Pp se define en su Diagnóstico como «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México».

Criterio a). En el Diagnóstico se presentan estadísticas publicadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) relativas a la evolución de los pasajeros y carga transportados por la vía aérea en los aeropuertos de México, por aeropuerto y tipo de figura jurídica que lo administra, puesto que se refiere que en México el sistema aeroportuario está integrado por 77 aeropuertos, de los cuales 34 están concesionados a grupos privados [Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA), Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR) y Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)], uno está a cargo de la entidad AICM, 19 están a cargo del organismo denominado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y cinco son operados en sociedad por ASA, grupos privados y gobiernos estatales; siendo a partir de ello que en el Diagnóstico se contextualizan los cambios que ha experimentado la problemática atendida por el Pp E026 en los últimos años, por lo que se cumple con este criterio.

Criterio b). Entre las estadísticas presentadas en el Diagnóstico Pp E026 se muestra información relacionada con la participación de mercado en el sector de la transportación aérea de pasajeros y de carga por cada grupo aeroportuario privado, de las empresas AICM y SACM y de ASA, estableciendo así el contexto socioeconómico a nivel nacional en que se enmarca el ámbito de acción del Pp E026, por lo que se cumple con este criterio. **Criterio c).** En el Diagnóstico se describen los cambios esperados en el problema, en el sentido de que se presenta información que da cuenta de los retos que tiene que enfrentar en los próximos años la gestión del AIBJCM tanto en la Terminal 1 como en la Terminal 2, por lo que se cumple con el criterio.

Criterio d). Al problema público definido por el Pp E026 le es aplicable estar caracterizado solamente en el contexto de las instalaciones del AIBJCM, puesto que es en ese lugar geográfico que tiene únicamente su ámbito de acción; en ese sentido, al describirse en el Diagnóstico los servicios aeroportuarios que se prestan en el AIBJCM como parte de la operación realizada por las empresas AICM y SACM, así como las características de los servicios aeroportuarios que prestan los «actores en el ámbito aeroportuario» que están conformados

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.

por los Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM, se considera que se cumple con este criterio.

No obstante, que se cumple con todos los criterios valorados, el equipo evaluador recomienda que se actualicen las cifras presentadas en las diversas secciones del Diagnóstico, esto considerando que como consecuencia de que se concluyó en diciembre de 2019 y cada año se actualizan los datos por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SICT, se requiere incorporar la información correspondiente a 2019, 2020, 2021 y, posiblemente, 2022. Asimismo, considerando que recientemente comenzó a operar el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) es deseable que se incorpore en el Diagnóstico un análisis sobre la forma en que interactúan o se espera que interactúen en términos de política pública el AIBJCM y el AIFA.

Para mayores detalles véase el Anexo 2.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las preguntas 2, 4 y 5, y sus respuestas son consistentes.

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.

En función de los contenidos que se solicitan en el Anexo 1.- «Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente», el equipo evaluador infiere que las afectaciones diferenciadas a las que se hace referencia en esta pregunta se relacionan con grupos de población (mujeres, niñas, niños y adolescentes, jóvenes, personas adultas mayores, personas indígenas y/o afrodescendientes y personas con discapacidad) o con territorios (localidades rurales o entidades del sureste del país) o con medio ambiente. Al respecto, el problema público definido por el Pp E026, «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México», no le aplica contar con un análisis de efectos diferenciados como el que se solicita en la presente pregunta, puesto que no es aquejado de forma directa por personas, tampoco es aquejado en localidades rurales ni entidades del sureste y tampoco se relaciona con posibles afectaciones al medio ambiente, ya que se trata de un problema relacionado con la gestión de las instalaciones del AIBJCM.

Para mayores detalles véase el Anexo 1.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las preguntas 2, 5, 7, 8 y 11 a 17 y sus respuestas son consistentes.

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

En el árbol de problemas del Diagnóstico del Pp E026 se identifica como problema público a «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México», el cual es generado de forma directa por las siguientes causas: 1) «Inadecuada infraestructura en el AIBJCM», 2) «Insuficientes capacidades para la prestación de servicios aeroportuarios en el AIBJCM» y 3) «Insuficientes capacidades para la administración del AIBJCM». Asimismo, el problema público genera los siguientes efectos: 1) «Condiciones poco favorables para que los transportistas aéreos presten un servicio de calidad a sus clientes (pasajeros y servicios de logística)», 2) «Condiciones poco favorables para que las dependencias de gobierno dentro del AIBJCM puedan prestar sus servicios», 3) «Condiciones poco favorables para la renta de espacios comerciales dentro del AIBJCM», 4) «Condiciones de saturación del AIBJCM» y 5) «Incumplimiento de la normativa nacional en materia de operación de los transportistas aéreos».

Criterio a). En el Diagnóstico del Pp E026 se justifica de forma suficiente que las causas directas generan al problema público, esto bajo la siguiente lógica causal: en caso de no estarse implementando el Pp la infraestructura del AIBJCM sería inadecuada, puesto que no habría un mecanismo mediante el cual se realizaran acciones de mantenimiento menor, tampoco habría forma de contratar y pagar al personal que se encarga de generar los servicios aeroportuarios que las empresas AICM y SACM proporcionan, ni tampoco habría forma de contratar y pagar al personal de las empresas AICM y SACM que se encargan de realizar acciones de administración de las instalaciones del AIBJCM, motivos por los que se estaría suscitando una situación en la que los «actores en el ámbito aeroportuario» se enfrentarían o tuvieran que convivir con una inadecuada gestión del AIBJCM, por tanto, se cumple con el criterio. **Criterio b).** El problema público de la inadecuada gestión genera directamente los cuatro efectos identificados, puesto que ante la ausencia de los servicios que se prestan mediante el Pp E026 habría condiciones poco favorables para que los transportistas aéreos presten un servicio de calidad a sus clientes (pasajeros y servicios de logística), así como condiciones poco favorables para que las dependencias de gobierno dentro del AIBJCM puedan prestar sus servicios; también, habría condiciones poco favorables para la renta de espacios comerciales dentro del AIBJCM, condiciones de saturación del AIBJCM, así como un incumplimiento de la normativa nacional en materia de operación de los transportistas aéreos; por tanto, se considera que el problema público genera los efectos directos antes referidos, por lo que se cumple con el criterio. **Criterio c).** Como consecuencia de que existe una lógica causal sólida con relación a que las causas directas generan el problema público identificado por el Pp E026 y que éste, a su vez, genera los efectos directos mencionados, se considera que se cumple con este criterio. **Criterio d).** Derivado de que la pregunta 4 no le aplica al Pp E026 debido a que no es aquejado de forma directa por personas, tampoco es aquejado en localidades rurales ni entidades del sureste y tampoco se relaciona con posibles afectaciones al medio ambiente, el criterio d) de esta pregunta tampoco le aplica al Pp,



por lo que con la finalidad de no afectar al Pp en la valoración cuantitativa de esta pregunta, se considera que se cumple con el criterio y se asigna una valoración de nivel 4. Como consecuencia de que el árbol de problemas del Pp E026 cumple con los criterios valorados, el equipo evaluador no considera pertinente presentar propuestas de mejora.

Para mayores detalles véase el Anexo 2, el cual contiene el esquema del árbol de problemas definido en el Diagnóstico del Pp E026.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las respuestas de las preguntas 2, 3, 4 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención, y sus respuestas son consistentes.

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).

El objetivo central o resultado directo que se espera que se genere mediante la intervención del Pp E026 se define en su Diagnóstico como «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM». Cabe precisar que este objetivo también es consistente con el Propósito definido en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Pp vigente en 2022.

Criterio a). En la redacción del objetivo central se considera a la población objetivo del Pp E026, puesto que se menciona a los «actores en el ámbito aeroportuario», por lo que se cumple con el criterio. **Criterio b) y Criterio c).** En la sintaxis del enunciado del objetivo central se identifica que el resultado, y por tanto cambio en la población objetivo, al que se aspira por parte del Pp E026 es generar «una adecuada gestión del AIBJCM», mismo que es único, por lo que se cumple con ambos criterios. **Criterio d).** Como consecuencia de que el problema público versa sobre una «inadecuada gestión» y el objetivo sobre una «adecuada gestión» se considera que éste corresponde a la solución del problema que el Pp pretende atender, por lo que se cumple con el criterio. A partir de que el enunciado de objetivo cumple con los criterios valorados, el equipo evaluador no considera que requiera de alguna modificación.

El enfoque de la definición del objetivo central del Pp E026 es pertinente debido a que se trata de un Pp modalidad E.- «Prestación de Servicios Públicos», cuyos mecanismos de intervención son los macro servicios de «Operación del AIBJCM» y «Administración del AIBJCM» con los cuales se busca generar una adecuada gestión de las instalaciones del AIBJCM.

Para mayores detalles véase el Anexo 3.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las respuestas de las preguntas: 2, 5 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención y sus respuestas son consistentes.

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 Pp E026 se enfoca a la prestación de diversos servicios aeroportuarios en las instalaciones del AIBJCM, los cuales se agrupan en los siguientes dos macro servicios: 1) «Operación del AIBJCM» y 2) «Administración del AIBJCM»; de manera concreta los servicios que se generan por el Pp E026 con los siguientes: administración de espacios para dependencias gubernamentales, gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), acciones de mantenimiento menor, servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal, servicios aeroportuarios de extinción de incendios y rescate y servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia. Asimismo, como ya se refirió en la respuesta a la pregunta 5, las causas directas que generan el problema público identificado por el Pp E026 son las siguientes: 1) «Inadecuada infraestructura en el AIBJCM», 2) «Insuficientes capacidades para la prestación de servicios aeroportuarios en el AIBJCM» y 3) «Insuficientes capacidades para la administración del AIBJCM».

Al respecto, los macro servicios de 1) «Operación del AIBJCM» y 2) «Administración del AIBJCM» corresponden a la solución de las causas de 2) «Insuficientes capacidades para la prestación de servicios aeroportuarios en el AIBJCM» y 3) «Insuficientes capacidades para la administración del AIBJCM», por lo que se cumple con lo requerido para alcanzar el nivel de valoración 1. Asimismo, los dos Componentes o macro servicios son indispensables para lograr la situación de una «adecuada gestión», puesto que para ello se requiere de operar y administrar las instalaciones del AIBJCM, por lo que se cumple con lo necesario para alcanzar un nivel de valoración 2.

Considerando que el Pp E026 desde su creación en el año 2009, así como las UR AICM y SACM desde su creación, han prestado los servicios de operación y administración de las instalaciones del AIBJCM a los «actores en el ámbito aeroportuario», es posible afirmar que los servicios son factibles de prestarse considerando sus características técnicas, marco normativo de las UR AICM y SACM e internacional en materia de servicios aeroportuarios, operación del Pp y presupuesto; por tanto, se cumple con lo necesario para alcanzar un nivel de valoración 3.

Finalmente, los servicios aeroportuarios que se agrupan en dos macro servicios son indispensables para lograr que haya una «adecuada gestión», por lo que se cumple con lo necesario para alcanzar la valoración máxima de 4.

Para mayores detalles véase el Anexo 5. Asimismo, se precisa que como consecuencia de que no le aplica al Pp E026 contar con un mecanismo de solicitud de los servicios que genera, tampoco es pertinente realizar alguna propuesta de mejora al respecto.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las respuestas a las preguntas: 2, 3, 4, 5 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención, y sus respuestas son consistentes.

c. Poblaciones

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

Criterios de valoración:

- a) El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
- b) El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
- c) El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
- d) 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:
4	Cuatro de los criterios de valoración (a, b, c y d).

En el Diagnóstico del Pp se define a la población potencial y objetivo de la misma manera como: «actores en el ámbito aeroportuario», puesto que en el caso del Pp E026 no es necesario realizar una segmentación de la población que presenta el problema para conformar una población objetivo como consecuencia de que no hay restricciones presupuestarias o de recursos humanos que impidan la atención del 100% de las unidades de análisis. La población potencial y objetivo se desglosa y cuantifica de la siguiente manera: Transportistas aéreos (46), Arrendatarios (1,072) y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM (13), por lo que la suma total de los «actores en el ámbito aeroportuario» es de 1,131. Cabe precisar que es posible realizar una verificación empírica de las poblaciones potencial y objetivo definidas por el Pp E026, puesto que son empresas y dependencias de gobierno que realizan funciones en las instalaciones del AIBJCM. A partir de lo antes señalado, el Pp E026 cumple con el **Criterio a)** y con el **Criterio b)**.

Para efectos de la población atendida del Pp E026, debido a que se prestan servicios a los actores en el ámbito aeroportuario, idealmente cada año debe ser igual que la población potencial y objetivo, puesto que no tiene sentido que la población atendida corresponda a un subconjunto, ya que no es necesario realizar una selección o prelación para determinar a las unidades de análisis que son atendidas por el Pp. En ese sentido, el Pp E026 define a su población atendida como «actores en el ámbito aeroportuario que son atendidos durante un ejercicio fiscal», los cuales en 2022 se cuantifican en 1,698, por lo que se considera que se cumple con el **Criterio c)**. Es de destacar que la población atendida cuantificada para 2022 supera en 567 unidades de análisis a la cuantificación de la población potencial y objetivo, esto se debe a que los datos de éstas últimas están desactualizados, ya que el Diagnóstico se concluyó en 2019 y, por tanto, ya presentan un desfase de tres años.

Criterio d). Los documentos estratégicos referidos en este criterio y con que cuenta el Pp E026, son Diagnóstico y MIR como Instrumento de Seguimiento del Desempeño. Cabe precisar que el Pp E026 normativamente no está obligado por su modalidad a contar con un documento específico de lineamientos operativos. Al respecto, en la lógica de construcción de la MIR no se considera que se deba referir en alguna parte a la población atendida, por lo que no aplica una comparación en este sentido entre el contenido del Diagnóstico y la MIR. Con relación a la potencial y objetivo, el Propósito de la MIR 2022 se define como: «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM» y de igual manera se

define el objetivo central en el Diagnóstico, por lo que al hacerse referencia en ambos casos a los «actores en el ámbito aeroportuario» se considera que hay una consistencia en la definición de poblaciones en el Diagnóstico y la MIR.

No obstante que se cumple con los cuatro criterios valorados, como consecuencia de que se identifica un desfase de tres años, puesto que el Diagnóstico se concluyó en 2019, en la cuantificación de las poblaciones potencial, objetivo y atendida del Pp E026, se recomienda actualizar el apartado correspondiente en el Diagnóstico con los datos vigentes en 2022, de tal forma que se reflejen las cuantificaciones actuales.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las respuestas de las preguntas: 2, 4, 5, la sección III. Diseño de la propuesta de atención y la sección IV. Diseño operativo, y sus respuestas son consistentes.

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
1	La justificación teórica o empírica que sustenta el tipo de intervención: Se desprende del análisis documentado (estudios, investigaciones, estadísticas oficiales, etc.) de experiencias de atención en el ámbito nacional o internacional.

El mecanismo de intervención del Pp E026 consiste en la prestación de los siguientes servicios aeroportuarios: administración de espacios para dependencias gubernamentales, gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), acciones de mantenimiento menor, servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal, servicios aeroportuarios de extinción de incendios y rescate y servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia. Al respecto, la justificación de la pertinencia de los servicios que presta el Pp E026 a los «actores en el ámbito aeroportuario» es de carácter empírico y se puede analizar o corroborar su pertinencia en función de la realizar una comparación entre los servicios que se prestan en el AIBJCM y los que se prestan en otros aeropuertos en México cuya administración está a cargo de grupos aeroportuarios privados, así como en los servicios que se prestan en aeropuertos de otros países, ya que para todos los casos, la prestación de servicios aeroportuarios está estandarizada de acuerdo con la normativa internacional que emiten organismos como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Por tanto, los servicios que se prestan mediante el Pp E026 y la forma en que se deben proporcionar no es algo que esté dentro de las facultades de las UR AICM y SACM decidir, esto a diferencia de otro tipo de Pp que sí pueden elegir su mecanismo de intervención y la forma en que lo proporcionan.

En el Diagnóstico del Pp E026 se presenta una sección denominada «experiencias de atención» en la cual se analiza el caso de la empresa española Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), misma que se encarga de la administración de algunos aeropuertos en España, situación que es análoga a la de las UR AICM y SACM. Por lo que se considera que el Pp E026 cuenta con un análisis documentado que justifica empíricamente el tipo de intervención que lleva a cabo y se asigna una valoración de nivel 1.

Con relación al criterio para asignar una valoración de nivel 2, no se identificó que en el análisis de la experiencia de atención internacional de Aena contenida en el Diagnóstico se presente un análisis de resultados, obstáculos o retos relacionados con la empresa en comento.

A partir de lo anterior, se recomienda que se complemente el Diagnóstico del Pp E026 mediante la incorporación en la sección de «experiencias de atención» de la normativa nacional e internacional que define por cada servicio aeroportuario que se deba prestar de una forma y no de otra, puesto que ello limita a las UR a cargo del Pp con relación a su elección sobre el mecanismo de intervención. Asimismo, se recomienda que se incorpore un análisis de resultados, obstáculos o retos relacionados con la administración de aeropuertos en el ámbito nacional y/o internacional y, en caso de ser factible, diferenciarlo por aeropuertos que son administrados por empresas privadas y los que son administrados por empresas públicas como el AICM y SACM como consecuencia de que podrían existir diferencias al respecto.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las respuestas a las preguntas: 2, 3, 4, 5 y la sección III. Diseño de la propuesta de atención y sus respuestas son consistentes.

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
4	La instancia evaluadora considera que el diseño del Pp sí es una alternativa óptima [robusta o sólida] de intervención.

Los Pp modalidad «E» se caracterizan porque mediante ellos se realiza la prestación de servicios públicos. En ese sentido, la necesidad de que el gobierno deba prestar de forma directa un servicio deriva de que se identifica un problema de gestión que el sector privado no puede resolver por sí mismo. A partir de esto, las empresas AICM y SACM mediante el Pp E026 identifican que el problema público que se busca atender versa sobre «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México», el cual para su atención requiere de la generación de los siguientes servicios aeroportuarios: administración de espacios para dependencias gubernamentales, gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), acciones de mantenimiento menor, servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal, servicios aeroportuarios de extinción de incendios y rescate y servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia. Asimismo, como ya se refirió en la respuesta a la pregunta 9, los servicios que se prestan en el AIBJCM y los que se prestan en otros aeropuertos en México cuya administración está a cargo de grupos aeroportuarios privados, así como en los servicios que se prestan en aeropuertos de otros países están estandarizados de acuerdo con la normativa internacional.

Con relación a la mecánica operativa del Pp E026, el equipo evaluador detectó que se cuenta con procedimientos documentados y actualizados que norman la forma en que debe prestarse cada uno de los servicios por parte de las UR AICM y SACM.

A partir de lo argumentado en los párrafos anteriores y como consecuencia de que no se identificaron áreas de mejora en la definición de población potencial, objetivo y atendida, así como en los tipos de servicios que integran el diseño del Pp E026 y su mecánica operativa, se considera que el diseño del Pp es una alternativa robusta o sólida, por lo que se asigna el nivel máximo de valoración.

Cabe precisar que debido a que el Diagnóstico del Pp E026 se concluyó en 2019 y cada año se actualizan las cifras relacionadas con el ámbito aeroportuario, así como el número de «actores en el ámbito aeroportuario», como se identificó en las respuestas previas, es necesario realizar una actualización con relación a ello en los apartados que correspondan del Diagnóstico, puesto que al momento podría disponerse para algunos casos de datos correspondientes a 2022 y para otros a 2021.

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

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:

No aplica.

Al Pp E026 no le aplica contar con una estrategia de cobertura que contenga los criterios que se solicita valorar, puesto que la misma tiene sentido para Pp que entregan un producto, bien o servicio a una población sin que ésta deba realizar un pago por ello; ante un escenario así, tiene sentido que los Pp definan la estrategia que seguirán para atender a su población en el corto y mediano plazos. No obstante, en el caso del Pp E026 con relación a los siguientes servicios: gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal y servicios aeroportuarios de extinción de incendios, los cuales para ser recibidos por los «actores en el ámbito aeroportuario» tienen un costo para ellos y se debe cumplir con lo estipulado en contratos que se celebran con las UR AICM y SACM, por lo que no tiene sentido que se cuantifique la evolución de las poblaciones potencial y objetivo (puesto que su atención no representa un costo para el Pp E026), se defina el presupuesto que el Pp requiere para atender a su población objetivo (puesto que dicha población es la que tiene que pagar para ser atendida), ni especificar metas de cobertura (ya que las poblaciones potencial, objetivo y atendida son las mismas). A partir de lo anterior, se considera que no le aplica ni le sería de utilidad al Pp E026 contar con una estrategia de cobertura con los criterios que se solicitan valorar, puesto que las empresas AICM y SACM utilizan a los Transportistas aéreos y Arrendatarios para generar ingresos y no para atenderlos sin ningún pago de por medio.

Para mayores detalles véase el Anexo 4.

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

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.

Como ya se refirió en la respuesta a la pregunta 8, las poblaciones potencial y objetivo se definen de la misma forma como: «actores en el ámbito aeroportuario», los cuales están integrados por Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM, por lo que no tiene la necesidad de realizar una segmentación de sus poblaciones y en función de ello establecer criterios para justificar la atención prioritaria de algunas unidades de análisis; es decir, no es necesario para el Pp E026 separar a un subconjunto de la población que presenta el problema público con la finalidad de atenderlo de forma prioritaria en un contexto de insuficiencia de recursos humanos o presupuestarios. A partir lo argumentado en la presente respuesta se valora que no le aplica al Pp E026 contar con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las respuestas de las preguntas: 8 y la sección IV. Diseño operativo, y sus respuestas son consistentes.

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.

En consistencia con lo argumentado en la respuesta a la pregunta 4, el equipo evaluador considera que la presente pregunta no le aplica al Pp E026 debido a que el problema público que busca atender no le aqueja de forma diferenciada a grupos de población (mujeres, niñas, niños y adolescentes, jóvenes, personas adultas mayores, personas indígenas y/o afrodescendientes y personas con discapacidad) o territorios (localidades rurales o entidades del sureste del país) o medio ambiente. Asimismo, esta pregunta no le aplica al Pp E026 porque, como ya se refirió en la respuesta a la pregunta 12, sus poblaciones potencial y objetivo son las mismas y, por tanto, no es necesario que cuente con criterios de selección y priorización.

La respuesta a esta pregunta se relaciona con las respuestas de las preguntas: 4, 8 y la sección IV. Diseño operativo, y sus respuestas son consistentes.

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.

Al Pp E026 no le aplica contar con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los servicios que genera, puesto que éstos no se proporcionan a los «actores en el ámbito aeroportuario» en función de una solicitud que éstos realicen a las UR AICM y SACM. Los servicios que proporciona el Pp E026 en las instalaciones del AIBJCM a los «actores en el ámbito aeroportuario» son con base en un contrato que cada actor celebra con las UR a cargo del Pp; en ese sentido, los actores pagan el costo acordado por los servicios y como contraprestación las UR se los proporcionan. Es importante reiterar que los servicios aeroportuarios que genera el Pp E026 son los siguientes: gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal, servicios aeroportuarios de extinción de incendios y servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia.

Para mayores detalles véase el Anexo 5.

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

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 procedimientos cuentan con:
4	Cuatro de los criterios de valoración. (a, b, c y d) .

El Pp E026 proporciona a los «actores en el ámbito aeroportuario» los siguientes servicios: gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal, servicios aeroportuarios de extinción de incendios y servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia. Al respecto, las UR AICM y SACM cuentan con procedimientos documentados y actualizados para la prestación de cada uno de los servicios, mismos que se ubican en el Manual para la Comercialización de Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales (<https://www.aicm.com.mx/Obligaciones/Archivos/NPComerServicios2017.pdf>). Asimismo, cabe precisar que los servicios antes referidos se agrupan en dos grandes conjuntos a nivel de Componente en la MIR que son «Operación del AIBJCM» y «Administración del AIBJCM».

Criterio a). Los procedimientos consideran las características de los «actores en el ámbito aeroportuario» y se diferencian por cada tipo de servicio que recibe cada uno, ya sean transportistas aéreos o arrendatarios. **Criterio b) y Criterio c).** Los procedimientos definen los pasos y plazos a seguir en la prestación de cada tipo de servicio, así como los requisitos y formatos que se deben considerar por los ejecutores, por lo que se cumple con ambos criterios. **Criterio d).** Los procedimientos están publicados en el Portal de Obligaciones de Transparencia del Instituto Nacional de Acceso a la Información Pública (INAI), así como son accesibles para los «actores en el ámbito aeroportuario», puesto que las condiciones para la prestación de cada servicio quedan definidas en los contratos que se celebran con las UR AICM y SACM.

Para mayores detalles véase el Anexo 6.

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.

En consistencia con lo argumentado en la respuesta a la pregunta 4, el equipo evaluador considera que la presente pregunta no le aplica al Pp E026 debido a que el problema público que busca atender no le aqueja de forma diferenciada a grupos de población (mujeres, niñas, niños y adolescentes, jóvenes, personas adultas mayores, personas indígenas y/o afrodescendientes y personas con discapacidad) o territorios (localidades rurales o entidades del sureste del país) 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 sistematizada² y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
- d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

Respuesta:

- **Con evidencia.**

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

El Pp E026 define a su población atendida como «actores en el ámbito aeroportuario que son atendidos durante un ejercicio fiscal», los cuales se dividen en los siguientes tipos: Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM y en 2022 se cuantifican en 1,698.

Criterio a) y Criterio b). El Pp E026 cuenta con un listado en formato Excel en el que cuantifica a su población atendida y se desglosa por tipo de actor; adicionalmente en el listado se consideran los servicios aeroportuarios que son prestados. Asimismo, debido a que el AICM y SACM prestan los servicios a partir de contratos, en los mismos se pueden identificar con claridad las características de cada actor y los tipos de servicios que reciben. Por tanto, se considera que se cumple con ambos criterios. **Criterio c).** Como consecuencia de que la relación de «actores en el ámbito aeroportuario que son atendidos durante un ejercicio fiscal» se encuentra en una base de datos en formato Excel se considera que la información está sistematizada. También, debido a que la base se elabora cada año, puesto que hay entrada y salida de actores en función de los contratos que se celebran y de los plazos de los mismos, se considera que existen mecanismos para su actualización, por tanto, se cumple con el criterio. **Criterio d).** Como consecuencia de que cada actor recibe sus servicios en función de lo acordado en los contratos que celebra con las UR a cargo del Pp E026, se considera que no es factible que su identificación varíe a lo largo del tiempo, por lo que tampoco puede existir en algún punto una duplicidad en cuanto a su cuantificación, por tanto, se cumple con este criterio.

Para mayores detalles véase el Anexo 7.

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

² Se entenderá por sistematizada que la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático; por actualizada, que el padrón contenga los datos más recientes de acuerdo con la periodicidad definida para el tipo de información; y por depurada, que no contenga duplicidades o beneficiarios no vigentes.

e. Transparencia y rendición de cuentas

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	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 E026 consideran como documentos normativos que regulan la prestación de servicios a sus Manuales de Organización, puesto que en dichos documentos se norman las actividades y atribuciones que tienen las distintas áreas y las directrices sobre las cuales se proporcionan los servicios que genera el Pp. En ese sentido, considerando que dichos manuales son de carácter público en el sitio web: <https://www.aicm.com.mx/aicm/marco-normativo>, se cumple con el criterio. No obstante, es importante precisar que los Manuales de Organización de las UR no hacen referencia explícita al Pp E026, sino únicamente a la prestación de los servicios. **Criterio b).** Cada trimestre se actualiza la información financiera de las empresas AICM y SACM en sus estados financieros, mismos en que, entre otras cosas, se presenta la información correspondiente al presupuesto que ejerce en sus Pp, entre los cuales se encuentra el E026 (<https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/estados-financieros-trimestrales-y-notas>), por lo que se cumple con el criterio. **Criterio c).** El Pp no cuenta con evaluaciones de forma previa a la presente; tampoco cuenta con estudios o encuestas. De forma continua se actualiza la información correspondiente al reporte de avance de los indicadores de la MIR del Pp E026 (<https://www.aicm.com.mx/transparencia/armonizacion-contable>), por lo que se cumple con el criterio. **Criterio d).** El Pp E026 no asigna recursos públicos a personas físicas o morales, por lo que este criterio no le aplica. Por tanto, con la finalidad de no penalizar injustamente al Pp en la valoración cuantitativa de esta pregunta, se considera que lo cumple, por lo que se asigna la valoración de nivel 4.

Pese a que la información del Pp E026 cumple con todos los criterios valorados en la presente pregunta, con la finalidad de fortalecer la transparencia a la ciudadanía en general del diseño y operación del Pp, se recomienda que en la actualización del Diagnóstico se incorpore un apartado en el que se describa el flujograma de la operación y actores que participan en la prestación de cada tipo de servicio que se genera.

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 AICM y SACM cuentan con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información que se presentan por la ciudadanía en el marco de la normativa de transparencia y acceso a la información pública coordinada por el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), por lo que se cumple con este criterio. **Criterio b).** Las UR AICM y SACM a cargo del Pp E026 en el sitio web del AIBJCM (<https://www.aicm.com.mx/aicm/contacto-2/formato-de-recepcion-de-quejas-sugerencias-o-reconocimientos>) tienen a disposición de la ciudadanía diversos canales para la recepción de quejas con relación al servicio que les prestan los «actores en el ámbito aeroportuario», así como una encuesta en línea para valorar la experiencia de los usuarios (<https://www.aicm.com.mx/aicm/contacto-2/como-fue-tu-experiencia>), por lo que se consideran ambos como mecanismos de participación ciudadana para retroalimentar la gestión del Pp E026, a partir de lo cual se cumple con este criterio. **Criterio c)** y **Criterio d).** Entre los formatos que comúnmente se consideran como de datos abiertos y, por tanto, accesibles debido a que su información es relativamente sencilla de analizar, están los archivos en Excel y PDF; en ese sentido, como consecuencia de que las UR AICM y SACM publican la información de sus estados financieros (<https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/estados-financieros-trimestrales-y-notas>) y avance de indicadores de la MIR del Pp E026 (<https://www.aicm.com.mx/transparencia/armonizacion-contable>) en dichos formatos, así como que esta información contribuye a garantizar la transparencia de la gestión del Pp, se considera 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:
3	Tres de los criterios de valoración (a), (c) y (d)).

El Pp identifica y cuantifica el presupuesto que eroga en la prestación de los servicios a los «actores en el ámbito aeroportuario» separado por cada UR, mismo que para 2022 se desglosa por capítulo presupuestario de la siguiente manera: 1000 «Servicios personales», presupuesto aprobado para la UR AICM: \$403,663,692.00, para la UR SACM: \$66,021,393.00; 2000 «Materiales y suministros», presupuesto aprobado para la UR AICM: \$248,145,661.00, para la UR SACM: \$2,407,550.00; 3000 «Servicios generales», presupuesto aprobado para la UR AICM: \$4,970,120,512.00 para la UR SACM: \$45,472,767.00; y 5000 «Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles», presupuesto aprobado para la UR AICM: \$149,151,630.00. Asimismo, se precisa que la fuente de financiamiento del presupuesto es 100% recursos propios del AICM y del SACM, por lo que se cumple con el **Criterio a)**.

Criterio b). Entre la información proporcionada por las UR a cargo del Pp E026 no se identificó que se cuente con estimaciones del presupuesto que requerirá en el corto plazo para la prestación de servicios, por lo que no se cumple con el criterio. **Criterio c).** Con relación a la cuantificación del gasto unitario, se identificó que las UR a cargo del Pp E026 realizan lo siguiente: «(5,929,187,512/1,698) = \$3,491,865.43», en la cual se considera el presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal 2022 y el número de «actores en el ámbito aeroportuario» que están siendo atendidos en el presente año. No obstante que se cumple con el criterio, cabe precisar que el equipo evaluador considera que la cuantificación del gasto unitario no agrega valor a la gestión del Pp E026, puesto que para que los «actores en el ámbito aeroportuario» puedan recibir los servicios que genera el Pp deben pagar por ellos, por lo que como tal dicha situación no representa un gasto con cargo al presupuesto público. **Criterio d).** El Pp E026 presta servicios aeroportuarios para lo cual requiere de contratar personal, comprar suministros y materiales, así como dar mantenimiento a las instalaciones del AIBJCM, por lo que los capítulos de gasto que eroga (1000 «Servicios personales», 2000 «Materiales y suministros», 3000 «Servicios generales» y 5000 «Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles») son coherentes con ello.

Para la atención del área de mejora detectada en el criterio b), se recomienda que las UR a cargo del Pp elaboren una estimación de los recursos presupuestarios que el Pp E026 necesitará para los ejercicios fiscales 2023, 2024 y 2025 con la finalidad de que ello pueda ser un insumo que apoye a los ejercicios de planeación de las UR a cargo del Pp.

Para mayores detalles véase el Anexo 8.



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) y el «Acuerdo por el que se emite la clasificación programática (Tipología general)» (CONAC, 2013), los Pp modalidad «E.- Prestación de Servicios Públicos» se caracterizan por ser «actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer demandas de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas»; en ese sentido, los servicios pueden cumplir «Funciones de gobierno», «Funciones de desarrollo social» y «Funciones de desarrollo económico»; siendo estas últimas las que se relacionan con los servicios aeroportuarios que genera el Pp E026, puesto que mediante la gestión de las instalaciones del AIBJCM lo que se busca es impulsar la actividad económica y, con ello, el desarrollo económico en México. Cabe recordar que los servicios aeroportuarios que se generan mediante el Pp E026 son los siguientes: gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal, servicios aeroportuarios de extinción de incendios y servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia, los cuales en su conjunto buscan que el Pp alcance el objetivo de «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM»; por tanto, la modalidad presupuestaria del Pp E026 es consistente con el objetivo que busca alcanzar y con su mecanismo de intervención.

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

Para responder a esta pregunta el equipo evaluador considera como «documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos» al Diagnóstico del Pp E026 y su MIR 2022. Con relación a lo señalado en la respuesta a la pregunta 18, debido a que los Manuales de Organización de las UR no hacen referencia explícita al Pp E026, sino únicamente a la prestación de los servicios de forma desagregada no se considera a los mismos para efectos de dar respuesta a esta pregunta, puesto que al tratarse de documentos elaborados con lógicas distintas no están obligados a guardar congruencia entre sí.

El objetivo directo del Pp E026 definido en su Diagnóstico y el definido a nivel de Propósito en su MIR 2022 es «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM», por lo que hay consistencia entre el contenido de ambos documentos. También, como consecuencia de que en el Propósito se hace referencia a los «actores en el ámbito aeroportuario», que son la población objetivo, se considera que hay consistencia con relación a que, en dicho nivel de la MIR, de acuerdo con las directrices de la SHCP, se debe referir a la población objetivo. Asimismo, de acuerdo con el Diagnóstico del Pp E026 los servicios que genera se agrupan en los siguientes macro servicios: 1) «Operación del AIBJCM» y 2) «Administración del AIBJCM»; al respecto, en la MIR 2022 los Componentes del Pp son: «Administración del AIBJCM, realizada» y «Operación del AIBJCM, realizada», por lo que se considera que también en ese sentido hay consistencia entre ambos documentos.

A partir del análisis comparativo del contenido del Diagnóstico y MIR 2022 del Pp E026, realizado en el párrafo anterior, como consecuencia de que hay plena consistencia entre ambos documentos (que son todos los revisados), se considera que el Pp cumple con lo necesario para alcanzar una valoración de nivel 4.

Esta pregunta se relaciona con las preguntas de la sección III. Diseño de la propuesta de atención y con la pregunta 26, y sus respuestas son consistentes.

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.

El objetivo directo que se espera generar mediante la intervención del Pp E026 es «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM». El programa derivado del PND con que establece su alineación el Pp E026 es el «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024» (PIAICM), en el cual identifica que contribuye al Objetivo Prioritario 1 «Optimizar la capacidad física del AICM orientada a mejorar la atención de los usuarios», Objetivo Prioritario 2 «Mejorar la experiencia de los usuarios en el AICM mediante el aseguramiento de los niveles de servicio y la óptima atención del personal», Objetivo Prioritario 3 «Convertir al AICM en un aeropuerto incluyente y socialmente responsable en beneficio de todas las personas» y Objetivo Prioritario 4 «Asegurar que el AICM cumpla con la normatividad nacional e internacional en materia de seguridad, garantizando con ello confianza a los usuarios». Cabe precisar que el Pp E026 contribuye a todos los objetivos considerados en el PIAICM.

Al respecto, considerando que los servicios aeroportuarios que genera el Pp E026 son los siguientes: gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal, servicios aeroportuarios de extinción de incendios y servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia, los cuales en su conjunto buscan que el Pp alcance el objetivo de «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM»; situación que, a su vez, contribuye a que se logre optimizar la capacidad física del AIBJCM, mejorar la atención de los usuarios que son atendidos por los «actores en el ámbito aeroportuario», mejorar la inclusión social de los usuarios y asegurar el cumplimiento de la normativa nacional e internacional en materia de aeropuertos, por lo que se considera que el Pp contribuye al cumplimiento de los objetivos referidos en el PIAICM, por lo que se alcanza un nivel de valoración de 4.

Como consecuencia de que la alineación del Pp E026 se encuentra establecida en un documento a parte del Diagnóstico, con la finalidad de fortalecer este último, se recomienda que en las actualizaciones que se realicen como resultado de esta evaluación, se incorpore en el Diagnóstico la alineación del Pp con los objetivos del «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024», así como una justificación al respecto.

Para mayores detalles véase el Anexo 9.

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.**

El objetivo directo que se espera generar mediante la intervención del Pp E026 es «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM». Asimismo, el Pp establece su vinculación con los ODS mediante el Objetivo 8 «Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos», a través de la meta 8.9 «De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales». Cabe precisar que dicha alineación es indirecta debido a que mediante los servicios aeroportuarios del Pp E026 se propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la meta 8.9 del ODS 8.

La lógica causal de la vinculación del Pp E026 es que si se logra una adecuada gestión del AIBJCM, con ello se estará contribuyendo, en cierta forma, a que haya mejores condiciones para que las personas que son atendidas por los «actores en el ámbito aeroportuario» cuenten con servicios competitivos, con lo cual se espera que se incentive a que las personas decidan transportarse para realizar turismo en diversos destinos del país desde las instalaciones del AIBJCM, situación que se esperaría genere círculos virtuosos en las economías locales como son la creación de puestos de trabajo, promoción de la cultura y consumo de productos locales.

Como consecuencia de que la alineación del Pp E026 con los ODS se encuentra establecida en un documento a parte del Diagnóstico, con la finalidad de fortalecer este último, se recomienda que en las actualizaciones que se realicen como resultado de esta evaluación, se incorpore en el Diagnóstico la vinculación del Pp con los ODS, así como una justificación al respecto.

Para mayores detalles véase el Anexo 10.

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.**

Los Términos de Referencia proporcionados para el desarrollo de esta evaluación establecen que se debe entender por complementariedad cuando dos o más Pp «atienden a una misma población mediante la generación de diferentes bienes y/o servicios para el logro de objetivos con características similares», por similitud cuando dos o más Pp cuentan con «características comunes en el objetivo central que persiguen, 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» y por duplicidad cuando dos o más 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, después de realizar un análisis en el que se revisaron los objetivos a nivel de Propósito y Componente de las MIR de los Pp de la Administración Pública Federal (APF) vigentes en 2022, con base en las definiciones proporcionadas en los Términos de Referencia, no se identificaron Pp con los cuales el E026 tenga alguna complementariedad, similitud o duplicidad, puesto que no hay casos en que haya elementos comunes con relación al objetivo de «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM», ni casos en los que haya elementos comunes con relación a la población potencial y objetivo de los «actores en el ámbito aeroportuario», ni casos en los que haya elementos comunes en la prestación de los macro servicios de 1) «Operación del AIBJCM» y 2) «Administración del AIBJCM». Esto deriva en cierta medida de que el ámbito de acción del Pp E026 es únicamente las instalaciones del AIBJCM y, por tanto, no hay otros Pp en la APF a través de los cuales se oferten servicios similares o se atiende a unidades de análisis similares.

Por otro lado, si se realiza el análisis considerando un enfoque de cadena de valor o concatenación de Pp; es decir, si se revisa la forma en que en la práctica interactúan (sin que se consideren los objetivos o definiciones de población potencial y/o objetivo) los servicios generados por el Pp E026 y los mecanismos de intervención de otros Pp en los que el AICM y/o SACM también son UR, es posible identificar que hay una complementariedad entre el Pp E026 y los siguientes Pp: K005.- «Proyectos de construcción de aeropuertos» y K027.- «Mantenimiento de infraestructura» debido a que éstos se enfocan en brindar mantenimiento y/o generar nueva infraestructura en el AIBJCM, la cual es operada por el AICM y SACM mediante los servicios del Pp E026.

Para mayores detalles véase el Anexo 11.

La respuesta de esta pregunta es consistente con las respuestas a las preguntas: 2, 5, 6, 7 y 8.

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:
2	Además de cumplir con el criterio anterior, el Instrumento de Seguimiento de Desempeño del Pp, MIR o FID permite obtener información sobre la generación y/o entrega de los bienes y/o servicios (componentes) del Pp.

El Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) con el que cuenta el Pp E026 es una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), misma que está integrada en su resumen narrativo por las siguientes Actividades: 1.- «Administración de espacios para dependencias gubernamentales», 2.- «Gestión de transportistas aéreos», 3.- «Administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios)», 4.- «Contratación de Acciones de mantenimiento menor», 5.- «Realización de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue», 6.- «Realización de servicios aeroportuarios de plataformas», 7.- «Realización de servicios aeroportuarios en el edificio terminal», 8.- «Realización de servicios aeroportuarios de extinción de incendios y rescate» y 9.- «Realización de servicios aeroportuarios de seguridad y vigilancia»; asimismo, está integrada por los siguientes Componentes: 1.- «Administración del AIBJCM, realizada» y 2.- «Operación del AIBJCM, realizada»; y su objetivo a nivel de Propósito es «Los actores en el ámbito aeroportuario cuentan con una adecuada gestión del AIBJCM».

Al respecto, se considera que se cumple con lo requerido en los Términos de Referencia para asignar un nivel de valoración 1 debido a que las nueve Actividades reflejan la gestión de servicios específicos que las UR a cargo del Pp E026 deben ejecutar para la generación de los servicios agrupados en 1.- «Administración del AIBJCM, realizada» y 2.- «Operación del AIBJCM, realizada»; es decir, como puede observarse, las Actividades 1, 2, 3 y 4 representan los servicios sustantivos que integran la administración del AIBJCM; mientras que las 5, 6, 7, 8 y 9 representan los servicios sustantivos que integran la operación del AIBJCM.

Con relación a los Componentes: 1.- «Administración del AIBJCM, realizada» y 2.- «Operación del AIBJCM, realizada», como consecuencia de que los mismos representan los dos macro servicios que integran la gestión del AIBJCM (objetivo a nivel Propósito), se considera que la MIR del Pp E026 permite obtener información sobre la generación y entrega de los servicios, por lo que se cumple con lo necesario, de acuerdo con los Términos de Referencia, para asignar un nivel de valoración de 2.

No es posible asignar un nivel de valoración de 3 debido a que la MIR 2022 del Pp E026 no cuenta con un indicador que mida la cobertura en términos de población atendida respecto a la población objetivo del Pp. Al respecto, el equipo evaluador considera rigorista que en los Términos de Referencia se penalice a Pp como el E026 por no contar en su MIR con un indicador con las características señaladas, pese a que ello no agregue valor para fines de tener un instrumento adecuado de monitoreo de la gestión, ya que como se refirió en la respuesta a las preguntas 8 y 17 el Pp E026 por las características de su diseño siempre atenderá al 100% de su población objetivo.

Finalmente, cabe precisar que la valoración del equipo evaluador con relación al resumen narrativo de la MIR 2022 del Pp E026 es que los objetivos de Actividad, Componente y Propósito son pertinentes debido a que



reflejan de forma desagregada (Actividades) y agrupada (Componentes) los servicios que genera el Pp, así como el resultado que se busca alcanzar mediante ellos (Propósito).

Para mayores detalles véase el Anexo 12.

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, cumplen 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
3	El indicador: Cumple con tres de los criterios de valoración. Se cumple en promedio con 4 de los criterios.

La MIR del Pp E026 cuenta con nueve Actividades, dos Componentes, un Propósito y un Fin, así como 24 indicadores de desempeño. Los indicadores de nivel de Fin son los siguientes: «Tasa de crecimiento de tránsito de carga nacional e internacional en el sistema aeroportuario mexicano» y «Tasa de crecimiento del tránsito de pasajeros nacionales e internacionales en el sistema aeroportuario mexicano». El indicador de nivel Propósito es «Tasa de crecimiento de las ganancias generadas por el AICM». Los indicadores de nivel Componente son: «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por las Tarifa de Uso Aeroportuario que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM», «Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales realizadas, respecto de las planeadas», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM», «Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas, respecto de las planeadas», «Tasa de crecimiento de los pasajeros en el AIBJCM y «Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM». Los indicadores de nivel Actividad son: «Número de quejas realizadas por las dependencias gubernamentales», «Porcentaje de transportistas aéreos de carga que se mantienen en operaciones en el AIBJCM», «Porcentaje de aerolíneas comerciales que se mantienen en operaciones en el AIBJCM», «Porcentaje de hangares que son arrendados, respecto del total disponible», «Porcentaje de espacios publicitarios que son arrendados, respecto del total disponibles», «Número de contratos para acciones de mantenimiento menor del lado tierra y aire celebrados», «Número de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de servicios de plataforma realizados en el AIBJCM», «Número de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de contingencias de incendios y rescate registradas en el AIBJCM» y «Número de contingencias de seguridad y vigilancia registradas en el AIBJCM». Los 24 indicadores cumplen en promedio con 4 de los criterios valorados, esto como consecuencia de que ninguno es monitoreable.

Criterio a). Los nombres de los 24 indicadores no presentan ambigüedad y reflejan la dimensión que pretenden medir, por lo que se cumple con este criterio. **Criterio b)** y **Criterio e).** Los 24 indicadores se consideran relevantes y adecuados, puesto que aportan suficientes elementos para medir la situación con relación a los objetivos que están asociados. Es decir, los indicadores de Actividad permiten medir los procesos

que ejecuta el Pp, los de Componente permiten medir la generación y entrega de los servicios del Pp, el indicador de Propósito permite medir de forma proxy la adecuada gestión de las instalaciones del AIBJCM, el cual es el resultado directo que se espera lograr mediante la implementación del Pp, y los indicadores de nivel Fin permiten medir el nivel de competitividad de México en materia aeroportuaria, el cual es un objetivo de orden superior al alcance del Pp E026. **Criterio c).** Los 24 indicadores son económicos debido a que la generación de la información requerida para su cálculo no representa un costo monetario para las UR a cargo del Pp. **Criterio d).** Ninguno de los 24 indicadores es monitoreable porque sus medios de verificación no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente, ya que solamente se menciona que son Registros Administrativos del AICM o Estadísticas de la Agencia Federal de Aviación Civil sin proporcionar mayores detalles que permitan una verificación independiente por cualquier persona ajena a la operación del Pp.

A partir de que no se cumple con que los indicadores sean monitoreables, se recomienda definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente de cada indicador.

Para mayores detalles véase el Anexo 12.

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
	Los medios de verificación de los indicadores cuentan con:
2	Dos de los criterios de valoración. Se cumple en promedio con 2.16 de los criterios.

La MIR del Pp E026 cuenta con nueve Actividades, dos Componentes, un Propósito y un Fin, así como 24 indicadores de desempeño. Los indicadores de nivel de Fin son los siguientes: «Tasa de crecimiento de tránsito de carga nacional e internacional en el sistema aeroportuario mexicano» y «Tasa de crecimiento del tránsito de pasajeros nacionales e internacionales en el sistema aeroportuario mexicano». El indicador de nivel Propósito es «Tasa de crecimiento de las ganancias generadas por el AICM». Los indicadores de nivel Componente son: «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por las Tarifa de Uso Aeroportuario que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM», «Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales realizadas, respecto de las planeadas», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM», «Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas, respecto de las planeadas», «Tasa de crecimiento de los pasajeros en el AIBJCM y «Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM». Los indicadores de nivel Actividad son: «Número de quejas realizadas por las dependencias gubernamentales», «Porcentaje de transportistas aéreos de carga que se mantienen en operaciones en el AIBJCM», «Porcentaje de aerolíneas comerciales que se mantienen en operaciones en el AIBJCM», «Porcentaje de hangares que son arrendados, respecto del total disponible», «Porcentaje de espacios publicitarios que son arrendados, respecto del total disponibles», «Número de contratos para acciones de mantenimiento menor del lado tierra y aire celebrados», «Número de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de servicios de plataforma realizados en el AIBJCM», «Número de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de contingencias de incendios y rescate registradas en el AIBJCM» y «Número de contingencias de seguridad y vigilancia registradas en el AIBJCM». Los 24 indicadores cumplen en promedio con 2.16 de los criterios valorados.

Criterio a). Solamente cuatro indicadores tienen medios de verificación que consideran el nombre completo del documento en que se encuentra la información empleada para su cálculo, los cuales son aquellos cuyo medio de verificación es el «Estado Financiero del AICM», mismos que son los siguientes: «Tasa de crecimiento de las ganancias generadas por el AICM», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por las Tarifa de Uso Aeroportuario que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM» y «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM». Con relación a los 20

indicadores restantes no se proporciona el nombre completo del documento que contiene su información porque solamente se refiere a «Estadísticas de la Agencia Federal de Aviación Civil» o «Registros administrativos del AICM sin proporcionar mayores detalles».

Criterio b). Los medios de verificación de los 24 indicadores incluyen el nombre del área administrativa que genera la información que se utiliza para su monitoreo, puesto que en todos los casos se hace referencia a la «Agencia Federal de Aviación Civil» o al «AICM», por lo que cumplen con este criterio. **Criterio c).** En todos los casos se especifica el periodo en que se actualiza la información de los medios de verificación de los indicadores, ya que se refiere si es anual, semestral o trimestral en función de la frecuencia de medición de cada indicador.

Criterio d). Ninguno de los 24 indicadores en sus medios de verificación incluye la ubicación física del documento o liga de la página electrónica en la que se puede acceder a la información por parte de cualquier ciudadano, por lo que no se cumple con este criterio.

Para la atención de las áreas de mejora identificadas se recomienda que en la próxima actualización de la MIR del Pp que se realice, para cada indicador, se incorporen el nombre completo del documento o estadística que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicado el documento o estadística.

Para mayores detalles véase el Anexo 12.

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. Se cumple en promedio con 2.82 de los criterios.

La MIR del Pp E026 cuenta con nueve Actividades, dos Componentes, un Propósito y un Fin, así como 24 indicadores de desempeño. Los indicadores de nivel de Fin son los siguientes: «Tasa de crecimiento de tránsito de carga nacional e internacional en el sistema aeroportuario mexicano» y «Tasa de crecimiento del tránsito de pasajeros nacionales e internacionales en el sistema aeroportuario mexicano». El indicador de nivel Propósito es «Tasa de crecimiento de las ganancias generadas por el AICM». Los indicadores de nivel Componente son: «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por las Tarifa de Uso Aeroportuario que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM», «Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales realizadas, respecto de las planeadas», «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM», «Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas, respecto de las planeadas», «Tasa de crecimiento de los pasajeros en el AIBJCM y «Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM». Los indicadores de nivel Actividad son: «Número de quejas realizadas por las dependencias gubernamentales», «Porcentaje de transportistas aéreos de carga que se mantienen en operaciones en el AIBJCM», «Porcentaje de aerolíneas comerciales que se mantienen en operaciones en el AIBJCM», «Porcentaje de hangares que son arrendados, respecto del total disponible», «Porcentaje de espacios publicitarios que son arrendados, respecto del total disponible», «Porcentaje de espacios comerciales que son arrendados, respecto del total disponibles», «Número de contratos para acciones de mantenimiento menor del lado tierra y aire celebrados», «Número de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de servicios de plataforma realizados en el AIBJCM», «Número de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM», «Número de contingencias de incendios y rescate registradas en el AIBJCM» y «Número de contingencias de seguridad y vigilancia registradas en el AIBJCM». Los 24 indicadores cumplen en promedio con 2.82 de los criterios valorados.

Criterio a). Para ninguno de los indicadores se detectó que se cuente con una memoria de cálculo en la que se documente el algoritmo o metodología empleada para la definición de cada meta, por lo tanto, ninguno cumple con este criterio. **Criterio b).** Todas las metas cuentan con una unidad de medida definida, en la mayoría de los casos son tasas y porcentajes; asimismo, el valor definido para las metas es congruente con el sentido del indicador para 22 indicadores, no así para los siguientes dos en los cuales se establece un valor que no se orienta a una mejora: «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM» y «Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM». **Criterio c).** Las metas

de 22 indicadores se orientan a la mejora del desempeño debido a que establecen un valor que representa una mejora en comparación de la línea base, para los siguientes dos indicadores su meta no está orientada al desempeño: «Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM» y «Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM». **Criterio d).** Las metas de los 24 indicadores son factibles de alcanzarse considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles, puesto que en todos los casos se establecen valores cercanos a los de las líneas base, por lo que se considera que cumplen con este criterio.

Se recomienda que para todos los indicadores que integran la MIR del Pp E026 se elabore una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de cada meta. Asimismo, se recomienda verificar que las metas que se definan estén orientadas al desempeño en función del sentido de cada indicador.

Para mayores detalles véase el Anexo 12.

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).

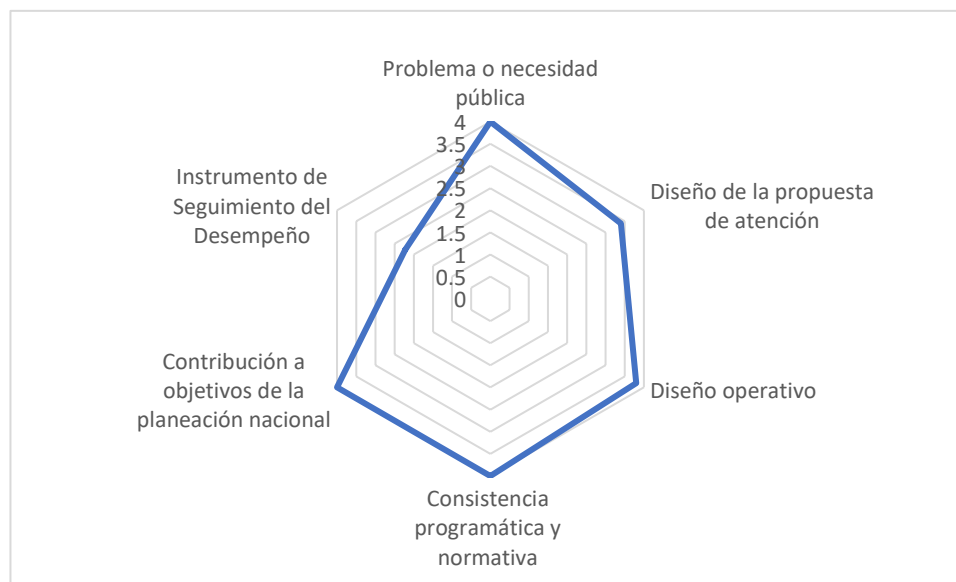
Cuadro 2. Valoración cuantitativa por sección y global.

No.	Sección	Total de preguntas aplicables (A)	Puntuación obtenida (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	(2, 3, 5)= 3	(4+4+4)= 12	4
III	Diseño de la propuesta de atención	(6, 7, 8, 9, 10)= 5	(4+4+4+1+4)= 17	3.4
IV	Diseño operativo	(15, 17, 18, 19, 20)= 5	(4+4+4+4+3)= 19	3.8
V	Consistencia programática y normativa	(22)= 1	4	4
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	(23)= 1	4	4
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	(26, 27, 28, 29)= 4	(2+3+2+2)= 9	2.22
TOTAL		19	65	3.4

Fuente: Elaboración propia.

La valoración cuantitativa global considera el total de puntos obtenidos en la evaluación con respecto al total de los 100 puntos máximos posibles, así como las 19 preguntas aplicables con valoración cuantitativa que la integran. Así, la valoración cuantitativa global máxima de la evaluación es igual a 4 (cuatro); de los que se obtuvieron 3.4; equivalentes al 85.5% 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

Transparencia

El Pp E026 cuenta con un diagnóstico de política pública en el que se definen los principales elementos que integran su diseño conceptual en términos de la Metodología de Marco Lógico (MML), lo que le permitió obtener valoraciones cuantitativas altas en las preguntas correspondientes. Asimismo, el Pp transparenta los gastos en que incurre para la generación de los servicios aeroportuarios que presta a los «actores en el ámbito aeroportuario». Adicionalmente, en términos de transparencia las UR AICM y SACM hacen públicos de forma periódica sus Estados Financieros.

Honradez

Las UR a cargo del Pp E026 AICM y SACM publican de forma periódica sus Estados Financieros y publican en el sitio web del AIBJCM toda la información relacionada con los ingresos y egresos.

Pertinencia

Los Pp modalidad «E» se caracterizan porque mediante ellos se realiza la prestación de servicios públicos. En ese sentido, la necesidad de que el gobierno deba realizar de forma directa la prestación de un servicio deriva de que se identifica un problema de gestión que el sector privado no puede resolver por sí mismo. A partir de esto, las empresas AICM y SACM mediante el Pp E026 identifican que el problema público que busca atender versa sobre «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México», el cual para su atención requiere de la generación de servicios aeroportuarios, los cuales tienen como finalidad lograr que haya una «adecuada gestión» de las instalaciones del AIBJCM, mismas que es son el medio por el que los «actores en el ámbito aeroportuario», integrados por Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM prestan sus servicios a las personas usuarias. Asimismo, con relación a la mecánica operativa del Pp E026 el equipo evaluador detectó que se cuenta con procedimientos documentados y

actualizados que norman la forma en que debe prestarse cada uno de los servicios por parte de las UR AICM y SACM. Por lo que se considera que el diseño del Pp es una alternativa robusta o sólida.

Coherencia interna

Los Pp modalidad «E.- Prestación de Servicios Públicos» se caracterizan por ser «actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer demandas de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas»; en ese sentido, mediante la gestión de las instalaciones del AIBJCM lo que se busca es impulsar la actividad económica y, con ello, el desarrollo económico en México. Cabe recordar que los servicios aeroportuarios que se generan mediante el Pp E026 son los siguientes: gestión de transportistas aéreos, administración de espacios comerciales (comercios, hangares y espacios publicitarios), servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicios aeroportuarios de plataformas, servicios aeroportuarios en el edificio terminal y servicios aeroportuarios de extinción de incendios, los cuales en su conjunto buscan que el Pp alcance el objetivo de «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM»; por tanto, la modalidad presupuestaria del Pp E026 es consistente con el objetivo que busca alcanzar y con su mecanismo de intervención.

Coherencia externa

El Pp E026 mediante su intervención contribuye al logro de los objetivos 1, 2, 3 y 4 del «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024». Así como al ODS 8 «Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos». Asimismo, considerando un enfoque de cadena de valor o concatenación de Pp, es posible identificar que hay una complementariedad entre el Pp E026 y los siguientes Pp: K005.- «Proyectos de construcción de aeropuertos» y K027.- «Mantenimiento de infraestructura» debido a que éstos se enfocan en brindar mantenimiento y/o generar nueva infraestructura del AIBJCM, la cual es operada por el AICM y SACM mediante los servicios del Pp E026.

Sostenibilidad

El Pp E026 desde su creación en 2009 ha sido el medio por el cual las empresas AICM y SACM gestionan las instalaciones del AIBJCM, el cual es el que tiene mayor flujo de pasajeros y transporte de carga en México. En ese sentido, el diseño del Pp con los servicios de operación y administración del AIBJCM promueve que los beneficios que se generan se mantengan a lo largo del tiempo.

Sección X. Análisis FODA

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Problema o necesidad pública	F. El Pp cuenta con un documento denominado «Diagnóstico del programa presupuestario E026.- Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México» mismo que contiene todos los apartados Aspectos.	1		
Problema o necesidad pública	F. En la definición de problema público presentada en el Diagnóstico del Pp E026 se considera que su enfoque es pertinente debido a que se trata de un Pp modalidad «E», el cual es operado por las empresas AICM y SACM. En teoría la necesidad de que el estado proporcione algún tipo de servicio público deriva de que se busca con ello mejorar la gestión en su prestación.	2		
Diseño de la propuesta de atención	F. El problema público se sustenta en los elementos que se solicita valorar.	3	Actualizar las cifras presentadas en el Diagnóstico que corresponden a las emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SICT. Asimismo, considerando que recientemente comenzó a operar el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) es deseable que se incorpore un análisis sobre la forma en que interactúan o se espera que interactúen en términos de política pública el AIBJCM y el AIFA.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)
Diseño de la propuesta de atención	F. La definición del objetivo central del Pp E026 cumple con los cuatro criterios valorados y se considera que su enfoque es pertinente.	6		
Diseño de la propuesta de atención	F. Las definiciones de población potencial, objetivo y atendida cumplen con los criterios valorados.	8	Actualizar el apartado correspondiente en el Diagnóstico a la cuantificación de las poblaciones con los datos vigentes en 2022.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)
Diseño de la propuesta de	F. Como consecuencia de que no se identificaron áreas de	10		

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
atención	mejora en la definición de población potencial, objetivo y atendida, así como en los tipos de servicios que integran el diseño del Pp E026 y su mecánica operativa se considera que el diseño del Pp es una alternativa robusta o sólida.			
Diseño operativo	F. Las UR AICM y SACM cuentan con procedimientos documentados y actualizados para la prestación de cada uno de los servicios aeroportuarios.	15		
Diseño operativo	F. El Pp E026 define a su población atendida como «actores en el ámbito aeroportuario que son atendidos durante un ejercicio fiscal», los cuales se dividen en los siguientes tipos: Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM y en 2022 se cuantifican en 1,698.	17		
Diseño operativo	F. Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas del Pp cumplen con los criterios valorados.	18	Incorporar en la actualización del Diagnóstico un apartado en el que se describa el flujograma de la operación y actores que participan en la prestación de cada tipo de servicio que se genera el Pp E026.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)
Consistencia programática y normativa	F. La modalidad presupuestaria del Pp E026 es consistente con el objetivo que busca alcanzar y con su mecanismo de intervención.	21		
Contribución a objetivos de la planeación nacional	F. El Pp contribuye al cumplimiento de los objetivos 1, 2, 3 y 4 del «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024»	23	Incorporar, en las actualizaciones que se realicen como resultado de esta evaluación en el Diagnóstico, la alineación del Pp con los objetivos del «Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024», así como una justificación al respecto.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Contribución a objetivos de la planeación nacional	F. El objetivo central del Pp E026 contribuye de forma indirecta al Objetivo de Desarrollo Sostenible 8 «Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos»	24	Incorporar, en las actualizaciones que se realicen como resultado de esta evaluación, en el Diagnóstico la vinculación del Pp con los ODS, así como una justificación al respecto.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)

Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Diseño de la propuesta de atención	D. No se identificó que en el análisis de la experiencia de atención internacional de Aena contenido en el Diagnóstico se presente un análisis de resultados, obstáculos o retos relacionados con la empresa en comento.	9	Complementar el Diagnóstico del Pp E026 mediante la incorporación en la sección de «experiencias de atención» de la normativa nacional e internacional que define por cada servicio aeroportuario que se deba prestar de una forma y no de otra, puesto que ello limita a las UR a cargo del Pp con relación a su elección sobre el mecanismo de intervención. Asimismo, se recomienda que se incorpore un análisis de resultados, obstáculos o retos relacionados con la administración de aeropuertos en el ámbito nacional y/o internacional y, en caso de ser factible, diferenciarlo por aeropuertos que son administrados por empresas privadas y los que son administrados por empresas públicas como el AICM y SACM como consecuencia de que podrían existir diferencias al respecto.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)
Diseño operativo	D. No se identificó que el Pp cuente con estimaciones del presupuesto que requerirá en el corto plazo para la prestación de sus servicios.	20	Elaborar una estimación de los recursos presupuestarios que el Pp E026 necesitará para los ejercicios fiscales 2023, 2024 y 2025 con la finalidad de que ello pueda ser un insumo que apoye a los ejercicios de planeación de las UR a cargo del Pp.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)
Instrumento de Seguimiento del Desempeño	D. Ninguno de los 24 indicadores es monitoreable porque sus medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente.	27	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente de cada indicador.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)

Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Instrumento de Seguimiento del Desempeño	D. Solamente cuatro indicadores tienen medios de verificación que consideran el nombre completo del documento en que se encuentra la información empleada para su cálculo. Así como para ninguno de los 24 indicadores en sus medios de verificación se incluye la ubicación física del documento o liga de la página electrónica en la que se puede acceder a la información por parte de cualquier ciudadano	28	Incorporar en la próxima actualización de la MIR del Pp, para cada indicador, el nombre completo del documento o estadística que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicado el documento o estadística.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)
Instrumento de Seguimiento del Desempeño	D. Para ninguno de los indicadores se detectó que se cuente con una memoria de cálculo en la que se documente el algoritmo o metodología empleada para la definición de cada meta.	29	Elaborar para todos los indicadores que integran la MIR del Pp E026 una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de cada meta. Asimismo, se recomienda verificar que las metas que se definan estén orientadas al desempeño.	Corto plazo (1 ejercicio fiscal)

Sección XI. Conclusiones generales

El Pp E026 a lo largo de los últimos 13 años ha sido el medio por el cual las UR AICM y SACM han gestionado las instalaciones del AIBJCM, logrando que éste se mantenga como el aeropuerto en México con mayor volumen de transportación de pasajeros y carga.

Las políticas públicas por su naturaleza se encuentran en un proceso constante de mejora continua para lo cual la realización de evaluaciones externas es una herramienta útil, puesto que mediante ellas se obtiene una valoración experta ajena a la operación de los Pp evaluados, lo que permite contar con hallazgos y recomendaciones objetivas. En ese sentido, el presente ejercicio de evaluación representó el primero en su tipo que se realiza al Pp E026, el cual tuvo como finalidad valorar los principales elementos que integran su diseño conceptual y operativo en términos de la MML.

Destaca que el Pp E026 cuenta con un documento diagnóstico en el que se define como problema público que se pretende atender a «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México», el cual cumple con los criterios valorados y se considera que su enfoque es pertinente debido a que se trata de un Pp modalidad E.- «Prestación de Servicios Públicos», el cual es operado por las empresas AICM y SACM. En teoría la necesidad de que el estado proporcione algún tipo de servicio público deriva de que se busca con ello mejorar la gestión en su prestación, así como del hecho de que es preferible para la sociedad en su conjunto que sea el gobierno quien esté a cargo en lugar del sector privado; en el caso del Pp E026 los servicios que se generan son la 1) «Operación del AIBJCM» y 2) «Administración del AIBJCM» y están enfocados a mejorar la gestión, puesto que mediante ellos se atiende a los «actores en el ámbito aeroportuario» que están conformados por los Transportistas aéreos, Arrendatarios y Dependencias de Gobierno que realizan funciones dentro del AIBJCM, mismos que son quienes en última instancia atienden a las personas y empresas que requieren servicios aeroportuarios de transporte. En ese sentido, se aclara que de ninguna forma debe entenderse que la razón de ser de los servicios que genera el Pp E026 en términos de la MML son con la finalidad de atender de forma directa a las personas y empresas que requieren transporte aéreo, puesto a éstas quienes sí les atienden de forma directa son los «actores en el ámbito aeroportuario» mediante sus acciones. Es importante destacar que las cifras correspondientes a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SICT consideradas en el diagnóstico del Pp E026 se encuentran desactualizadas debido a que corresponden a 2018 y actualmente ya se disponen de datos para 2021, por lo que se recomienda su actualización.

Asimismo, destaca que las siguientes preguntas no le resultaron aplicables al Pp E026: 4, 13 y 16 como consecuencia de que el problema público de «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México», no es aquejado de forma directa por personas, tampoco es aquejado en localidades rurales ni entidades del sureste y tampoco se relaciona con posibles afectaciones al medio ambiente, puesto que se trata de un problema relacionado con la gestión de las instalaciones del AIBJCM.

Entre las principales áreas de mejora que se identificaron para el Pp E026 están las relacionadas con elementos que hacen falta especificar en las fichas técnicas de los indicadores que integran la MIR, como son los siguientes:

- Ninguno de los 24 indicadores es monitoreable porque sus medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente.
- Solamente cuatro indicadores tienen medios de verificación que consideran el nombre completo del documento en que se encuentra la información empleada para su cálculo. Así como para ninguno de los 24 indicadores en sus medios de verificación se incluye la ubicación física del documento o liga de la página electrónica en la que se puede acceder a la información por parte de cualquier ciudadano.
- Para ninguno de los indicadores se detectó que se cuente con una memoria de cálculo en la que se documente el algoritmo o metodología empleada para la definición de cada meta.



Finalmente, la valoración cuantitativa global del Pp E026 en la presente ED fue de 3.4, equivalentes al 85.5% del total de puntos posibles de obtener, esto a partir de las 19 preguntas con valoración cuantitativa que le resultaron aplicables.

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	En función de los contenidos que se solicitan en este anexo, el equipo evaluador infiere que las afectaciones diferenciadas a las que se hace referencia en esta pregunta se relacionan con grupos de población (mujeres, niñas, niños y adolescentes, jóvenes, personas adultas mayores, personas indígenas y/o afrodescendientes y personas con discapacidad) o con territorios (localidades rurales o entidades del sureste del país) o con medio ambiente. Al respecto, el		
Niñas, niños y adolescentes			
Jóvenes (15 a 29 años)			



Personas adultas mayores (mayores de 65 años)	<p>problema público definido por el Pp E026, «Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una inadecuada gestión del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México», no le aplica contar con un análisis de efectos diferenciados como el que se solicita en la presente pregunta, puesto que no es aquejado de forma directa por personas, tampoco es aquejado en localidades rurales ni entidades del sureste y tampoco se relaciona con posibles afectaciones al medio ambiente, puesto que se trata de un problema relacionado con la gestión de las instalaciones del AIBJCM.</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 Programa Presupuestario E026



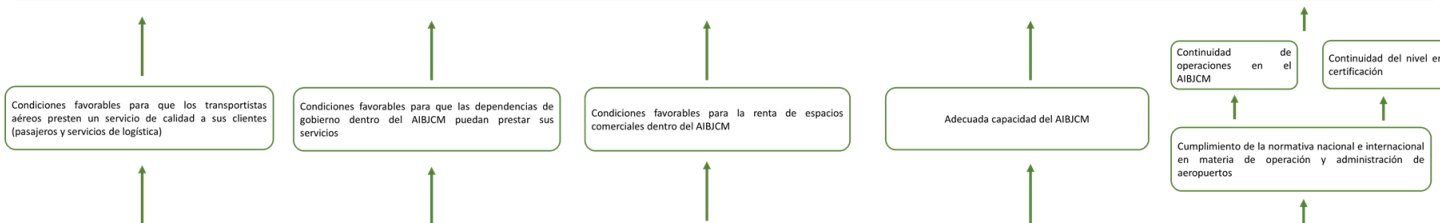
Anexo 3. Árbol de Objetivos

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.

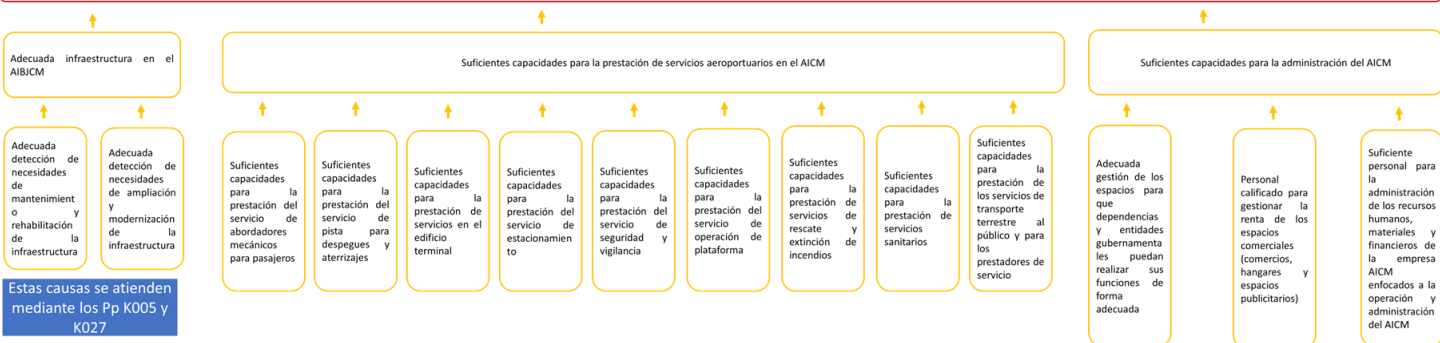
Estructura del Árbol de Objetivos

Árbol de objetivos contenido en el Diagnóstico del Programa Presupuestario E026

Incremento de la competitividad de México en materia aeroportuaria



Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM



Anexo 4. Estrategia de Cobertura					
Clave y nombre del Pp:	E026.- «Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México»				
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 esta propuesta técnica, ya sean las definidas por el Pp o en ausencia de estas, las que definió el evaluador como parte de su respuesta, en consenso con el Pp.</p>					
Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida					
Población	Definición				
Potencial (PP)	«actores en el ámbito aeroportuario»				
Objetivo (PO)	«actores en el ámbito aeroportuario»				
Atendida (PA)	«actores en el ámbito aeroportuario que son atendidos durante un ejercicio fiscal»				
<p>El evaluador 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)		No le aplica al Pp E026 contar con una estrategia de cobertura			
Objetivo (O)					
Atendida (A)					
(A/O) x 100					
<p>El evaluador 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				No le aplica al Pp E026 contar con una estrategia de cobertura	
Consistencia con el diseño del programa					



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.			
No le aplica al Pp E026 contar con un mecanismo de solicitud de los servicios que genera.			
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	No le aplica al Pp E026 contar con un mecanismo de solicitud de los servicios que genera.		
Argumentación			
Propuesta			

Anexo 6. Mecanismo de entrega

Para la realización de este anexo, el evaluador:

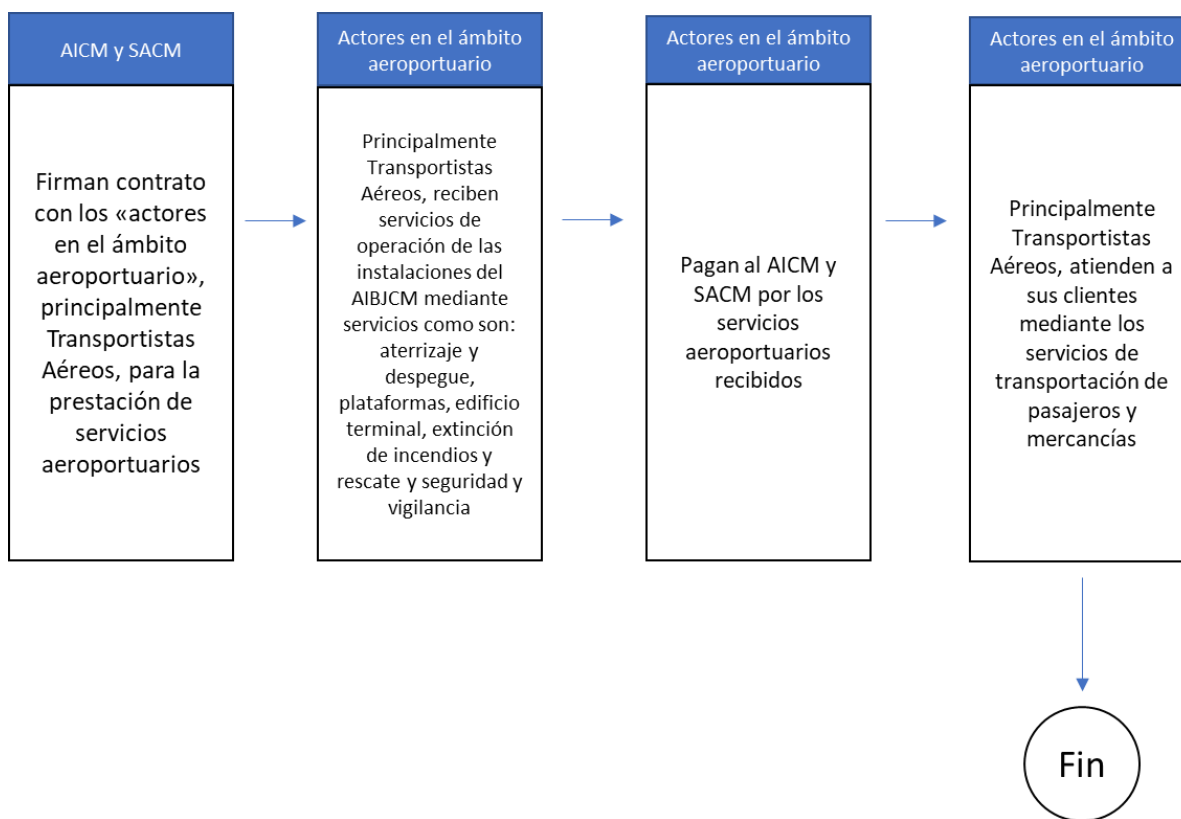
1. Elaborará el flujograma de las actividades que realiza el Pp para la entrega de los bienes y/o servicios que otorga.
2. Detectará y registrará las áreas de mejora identificadas en los procedimientos.

Flujograma

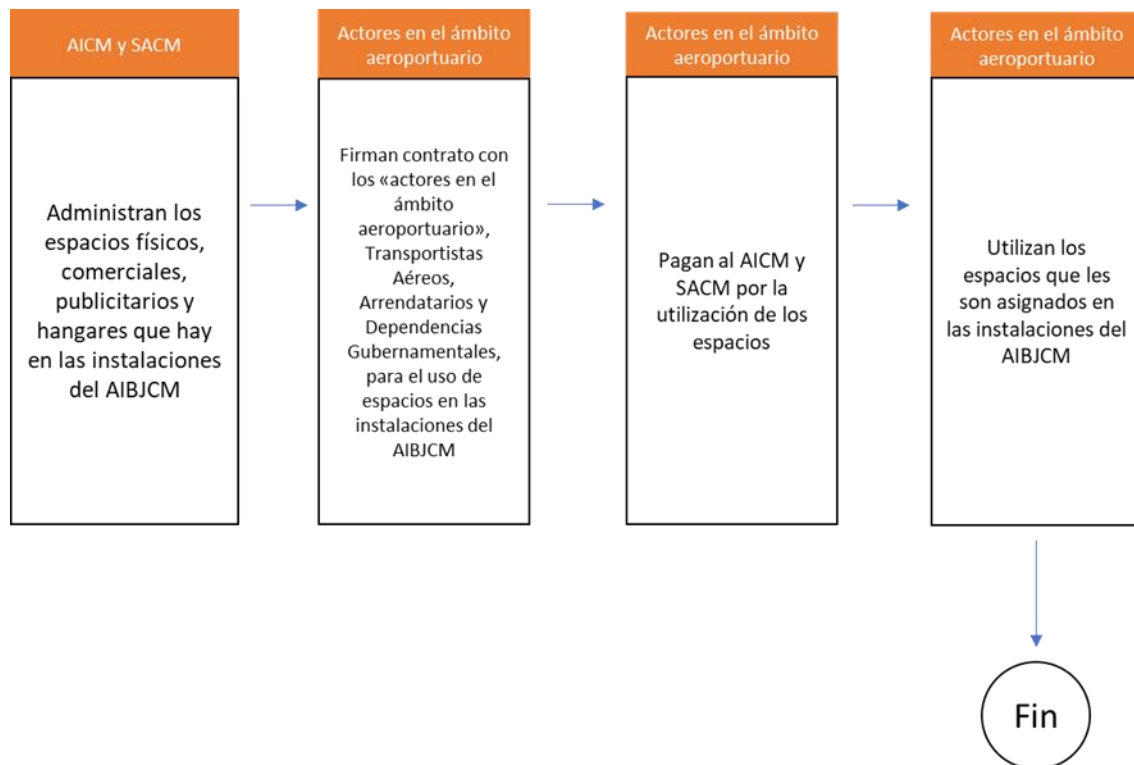
El evaluador elaborará el flujograma a partir de:

- 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.

1) «Operación del AIBJCM»



2) «Administración del AIBJCM».



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 asociadas al contenido de los procedimientos del Pp E026.		
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?

Indicar el nombre del documento

Existe un procedimiento específico y está documentado. Actualización de población atendida

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.

Establece un periodo de actualización del padrón.

Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.

Incluye las principales características de la población atendida y de los bienes y/o servicios otorgados

Indique el periodo de actualización establecido:

Anual

Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas.

Se asigna una clave o identificador único que permita dar seguimiento a población atendida en el tiempo.

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 del evaluador

Sin comentarios ni observaciones

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		
	AICM *	SACM **	Total
1000 Servicios personales	403,663,692	66,021,393	469,685,085
2000 Materiales y suministros	248,145,661	2,407,550	250,553,211
3000 Servicios generales	4,970,120,512	45,472,767	5,015,593,279
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	32,311,153	11,893,154	44,204,307
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	149,151,630	-	149,151,630
6000 Inversión pública	-	-	-
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	-	-	-
8000 Participaciones y aportaciones	-	-	-
9000 Deuda pública	-	-	-
TOTAL	5,803,392,648	125,794,864	5,929,187,512

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		
	AICM *	SACM **	Total
Recursos Fiscales	0	0	0
Otros recursos [especificar fuente(s)] (propios)	100	100	100
TOTAL	100	100	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
		* AICM	** SACM	Total	
Operación	Capitulo 3000 excepto COG 3500	4,477,960,754	124,819,649	4,602,780,403	Presupuesto de Egresos de la Federación 2022
Mantenimiento	COG 3500	1,325,431,894	975,215	1,326,407,109	
Capital	N/A	-		-	
Unitario	N/A	-		-	
TOTAL		5,803,392,648	125,794,864	5,929,187,512	

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.

El Pp no cuenta con previsiones presupuestarias

* KDN.- Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

** KDK.- Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional				
Clave y nombre del Pp:	E026.- «Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México»			
Objetivo central del Pp evaluado:	«Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM»			
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 Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024»	1 «Optimizar la capacidad física del AICM orientada a mejorar la atención de los usuarios»	1.2 Implementar un plan de conservación y mantenimiento para las instalaciones del AICM tanto del lado aire como lado tierra a fin de garantizar la óptima operación aérea de acuerdo con la normatividad establecida. 1.3 Actualizar conforme a la normatividad los	Como parte de los servicios que genera el Pp E026 está la realización de acciones de conservación y mantenimiento de las instalaciones, así como la gestión de los espacios comerciales en el AIBJCM.	La alineación del Pp es pertinente con relación a los objetivos y estrategias



		<p>mecanismos de organización, control y eficiencia para la comercialización de espacios comerciales, publicitarios y de servicios buscando un balance estratégico en función de las necesidades que eficiente la operación, imagen, libre tránsito y estancia.</p>	
	<p>2 «Mejorar la experiencia de los usuarios en el AICM mediante el aseguramiento de los niveles de servicio y la óptima atención del personal»</p>	<p>2.1 Implementar un programa integral para la atención de los usuarios que transitan en el AICM, con el fin de mejorar los criterios actuales de prestación de servicios, señalización eficaz en las instalaciones; aplicando nuevas tecnologías de información y comunicación</p> <p>2.2 Ofrecer una estancia de calidad a los usuarios del AICM, a través de la adquisición oportuna de mobiliario, equipos y servicios para el</p>	<p>Como parte de los servicios que genera el Pp E026 está la gestión de las instalaciones del AIBJCM</p>



		mejor aprovechamiento de espacios e instalaciones.	
	3 «Convertir al AICM en un aeropuerto incluyente y socialmente responsable en beneficio de todas las personas»	<p>3.1 Diseñar, planear e implementar acciones incluyentes, igualitarios y equitativos, a fin de garantizar la digna estancia y atención de todas las personas que hacen uso del AICM</p> <p>3.4 Mejorar el desempeño del AICM, transformando la estructura orgánica y ocupacional, adecuándola a las necesidades actuales y fortalecer la profesionalización del personal, promoviendo el servicio de carrera con valores éticos de honestidad e integridad, en el ejercicio de sus funciones.</p>	Como parte del servicio que genera el Pp E026 está la gestión de personal que labora en el AIBJCM
	4 «Asegurar que el AICM cumpla con la normatividad nacional e internacional en materia de seguridad,	4.1 Cumplir con la normatividad en seguridad de la aviación civil emitida por las autoridades para prevenir la	Como parte del servicio que genera el Pp E026 está la realización de acciones para el

	garantizando con ello confianza a los usuarios»	comisión de actos de interferencia ilícita. 4.2 Cumplir con la normatividad en materia de seguridad operacional, para identificar peligros que permitan clasificar y minimizar los riesgos a los usuarios, personal, infraestructura, bienes y equipamiento que se encuentran en el aeropuerto.	cumplimiento de la normativa nacional e internacional en la operación del AIBJCM	
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:	«Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México»	Modalidad y clave:	E026																	
Objetivo central del Pp evaluado:	«Los actores en el ámbito aeroportuario se enfrentan a una adecuada gestión del AIBJCM».																			
Vinculación establecida por el Pp																				
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. Marcar con una "X" el/los ODS con los que se vincula el objetivo del Pp:																				
<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>											X									
							X													
ODS	Meta	Vinculación	Valoración de la vinculación (del evaluador)																	
8 «Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos»	8.9 «De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales»	Indirecta debido a que mediante los servicios del Pp E026 se propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la meta 8.9 del ODS 8.	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:																				



ODS	Meta	Vinculación	Justificación de la propuesta (del evaluador)
<p>Consideraciones:</p> <p>>> ODS: Se incluirá el número y la redacción fidedigna del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.</p> <p>>> Meta: Se incluirá la redacción fidedigna de la meta del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.</p> <p>>> La información de los ODS y sus metas pueden consultarse en: http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/</p> <p>>> Vinculación</p> <p>Directa: el objetivo central del Pp contribuye claramente al cumplimiento de la(s) meta(s) ODS identificada(s).</p> <p>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 E006, puesto que se consideran adecuadas las que ya se tienen.</p>			

Anexo II. Complementariedades, similitudes y duplicidades

Información del Pp evaluado

Nombre del Programa:	«Conservación y Operación de Infraestructura Aeroportuaria en la Ciudad de México»	Modalidad y clave:	E026
Dependencia/Entidad:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Ramo:	09
Unidad Responsable:	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Clave:	KDN KDK
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	Proyectos de construcción de aeropuertos
Modalidad y clave	K005
Dependencia Entidad:	AICM ASA
Ramo	09
Problema público que busca resolver	No se identificó que se cuente con una definición.
Objetivo central	Consolidar la modernización de la operación de la infraestructura de combustibles mediante la consolidación del Sistema de Gestión de Combustibles, la realización de obras y la adquisición, instalación y puesta en marcha de equipos y sistemas en las 59 estaciones de combustibles y dos puntos de suministro de la red.
Población objetivo	No se identificó que se cuente con una definición.
Cobertura geográfica	Nacional
Bien y/o servicio otorgado	Infraestructura aeroportuaria

Relación identificada	Complementariedad
Argumentación	Bajo un enfoque de eslabonamiento o concatenación de Pp en una cadena de valor, se identifica que el K005 genera parte de la infraestructura mediante la cual el Pp E026 presta sus servicios.
Recomendación	Documentar la relación que tienen los Pp bajo un enfoque de cadena de valor.
Nombre del Pp	Mantenimiento de infraestructura
Modalidad y clave	K027
Dependencia Entidad:	o AICM ASA SENEAM
Ramo	09
Problema público que busca resolver	«La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta daño o deterioro»
Objetivo central	«La infraestructura aeroportuaria y portuaria, con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas, presenta un adecuado estado»
Población objetivo	«La infraestructura aeroportuaria y portuaria con que cuentan las UR del Ramo 9 para realizar sus funciones sustantivas».
Cobertura geográfica	Nacional
Bien y/o servicio otorgado	Proyectos y Programas de Inversión (PI) enfocados al mantenimiento de los diversos tipos de infraestructura del Ramo 09, en años recientes, principalmente de la infraestructura aeroportuaria.
Relación identificada	Complementariedad
Argumentación	Bajo un enfoque de eslabonamiento o concatenación de Pp en una cadena de valor, se identifica que el K027 le proporciona mantenimiento a la infraestructura mediante la cual el Pp E026 presta sus servicios.
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	Sí	Tasa de crecimiento de las ganancias generadas por el AICM	Mide la variación de las ganancias generadas por AICM S.A de C.V por concepto de la operación y administración de las Terminales 1 y 2 del AIBJCM	$[(\text{Ganancias generadas por AICM S.A de C.V en el periodo t+1}) \text{ menos } (\text{Ganancias generadas por AICM S.A de C.V en el periodo t}) \text{ entre } (\text{Ganancias generadas por AICM S.A de C.V en el periodo t})] * 100$	Tasa	Anual	16.06	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente
La cobertura de la población	No	La MIR no cuenta con un indicador que permita medir la cobertura del Pp en términos de población atendida respecto a la población objetivo.							No se realiza propuesta debido a que el equipo evaluador considera que contar con un indicador como el referido no agrega valor a la MIR del Pp E026, puesto que por diseño siempre la población atendida equivale al 100% de la población objetivo.
La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	Sí	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM	Mide la proporción del incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM	$[(\text{Sumatoria de ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM en el periodo t+1}) / (\text{Sumatoria de ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM en el periodo t})] * 100$	Tasa	Semestral	102.7	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

Sí	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por las Tarifa de Uso Aeroportuario que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM	Mide la proporción del incremento de los ingresos generados por las tarifas que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM	[[Sumatoria de ingresos generados por las tarifas que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM en el periodo t+1) / (Sumatoria de ingresos generados por las tarifas que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM en el periodo t)]*100	Tasa	Semestral	106.8	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente
Sí	Porcentaje de acciones mantenimiento o menor para la prestación de servicios comerciales realizadas, respecto de las planeadas	Mide la proporción de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales realizadas, respecto de las planeadas	[[Número de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales realizadas) / (Total de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales planeadas)]*100	Tasa	Semestral	100	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente
Sí	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM	Mide la proporción del incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM	[[Sumatoria de ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM en el periodo t+1) / (Sumatoria de ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM en el periodo t)]*100	Tasa	Semestral	104.6	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente
Sí	Porcentaje de acciones mantenimiento o menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas, respecto de las planeadas	Mide la proporción de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas, respecto de las planeadas	[[Número de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas) / (Total de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios planeadas)]*100	Tasa	Semestral	100	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

				servicios aeroportuarios planeadas)]*100					
	Sí	Tasa de crecimiento de los pasajeros en el AIBJCM	Mide la variación de los pasajeros de vuelos comerciales que aterrizan y despegan del AIBJCM.	[(Número de pasajeros de vuelos comerciales que aterrizan y despegan del AIBJCM en el periodo t+1) menos (Número de pasajeros de vuelos comerciales que aterrizan y despegan del AIBJCM en el periodo t) entre (Número de pasajeros de vuelos comerciales que aterrizan y despegan del AIBJCM en el periodo t)]*100	Tasa	Semestral	Ascendente	6.6	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente
	Sí	Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM	Mide la variación de las toneladas de carga que se movilizan mediante el sistema aeroportuario mexicano	[(Número de toneladas de carga que se movilizan mediante el sistema aeroportuario mexicano en el periodo t+1) menos (Número de toneladas de carga que se movilizan mediante el sistema aeroportuario mexicano en el periodo t) entre (Número de toneladas de carga que se movilizan mediante el sistema aeroportuario mexicano en el periodo t)]*100	Tasa	Anual	5	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente
La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp	Sí	Número de quejas realizadas por las dependencias gubernamentales	Mide el número de quejas presentadas por las dependencias gubernamentales que realizan funciones dentro del AIBJCM con relación a los espacios físicos que	Sumatoria de quejas presentadas por las dependencias gubernamentales	Queja	Trimestral	0	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente



Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

		cuentan.							
Sí	Porcentaje de transportistas aéreos de carga que se mantienen en operaciones en el AIBJCM	Mide la proporción de transportistas aéreos de carga que se mantienen en operaciones respecto de un periodo a otro en el AIBJCM.	[[Número de transportistas aéreos de carga en operaciones en el periodo t+1) / (Número de transportistas aéreos de carga que estaban en operación en el periodo t)]*100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Porcentaje de aerolíneas comerciales que se mantienen en operaciones en el AIBJCM	Mide la proporción de aerolíneas que se mantienen en operaciones respecto de un periodo a otro en el AIBJCM	[[Número de aerolíneas que se mantienen en operaciones en el periodo t+1) / (Número de aerolíneas que estaban en operación en el periodo t)]*100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Porcentaje de hangares que son arrendados, respecto del total disponible	Mide la proporción de hangares que están arrendados en el periodo t respecto del total disponibles para arrendamiento	[[Número de hangares que están arrendados) / (Total de hangares para arrendamiento)]*100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Porcentaje de espacios publicitarios que son arrendados, respecto del total disponible	Mide la proporción de espacios publicitarios que están arrendados en el periodo t respecto del total disponibles para arrendamiento	[[Número de espacios publicitarios que están arrendados) / (Total de espacios publicitarios para arrendamiento)]*100	Porcentaje	Trimestral	80.1	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Porcentaje de espacios comerciales que son arrendados, respecto del total disponibles	Mide la proporción de espacios comerciales que están arrendados en el periodo t respecto del total disponibles para	[[Número de espacios comerciales que están arrendados) / (Total de espacios comerciales para arrendamiento)]*100	Porcentaje	Trimestral	80	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

		arrendamiento							
Sí	Número de contratos para acciones de mantenimiento o menor del lado tierra y aire celebrados	Mide el número de contratos para acciones de mantenimiento menor del lado tierra y aire celebrados	Sumatoria del número de contratos para acciones de mantenimiento menor del lado tierra y aire celebrados	Contrato	Trimestral	8	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Número de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Mide de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sumatoria de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Vuelos	Trimestral	10,582	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Número de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Mide de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sumatoria de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Vuelos	Trimestral	208,847	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Número de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Número de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sumatoria de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Vuelos	Trimestral	18,798	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Número de servicios de plataforma realizados en el AIBJCM	Mide el número de servicios de plataforma realizados en las Terminales 1 y 2 del AIBJCM	Sumatoria de servicios de plataforma realizados	Servicio	Trimestral	43,432	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Número de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Mide el número de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sumatoria de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Pasajero	Trimestral	34,644,126	Ascendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Número de contingencias de incendios y rescate registradas en el AIBJCM	Mide el número de contingencias de incendios y rescate registradas en el AIBJCM.	Sumatoria de contingencias de incendios y rescate registradas en el AIBJCM.	Contingencia	Trimestral	5	Descendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	
Sí	Número de contingencias de seguridad y vigilancia registradas en el AIBJCM	Mide el número de contingencias de seguridad y vigilancia registradas en el AIBJCM	Sumatoria del número de contingencias de seguridad y vigilancia registradas en el AIBJCM	Contingencia	Trimestral	120	Descendente	No se realiza propuesta debido a que se considera pertinente	

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	Tasa de crecimiento de tránsito de carga nacional e internacional en el sistema aeroportuario mexicano	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
		Tasa de crecimiento del tránsito de pasajeros nacionales e internacionales en el sistema aeroportuario mexicano	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Propósito	Tasa de crecimiento de las ganancias generadas por el AICM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.

								estimación y verificación independiente	
Componentes	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.	
	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por las Tarifa de Uso Aeroportuario que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.	
	Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales realizadas, respecto de las planeadas	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.	
	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.	

							UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	
	Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas, respecto de las planeadas	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Tasa de crecimiento de los pasajeros en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
Actividades	Número de quejas realizadas por las dependencias gubernamentales	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que



							nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Porcentaje de transportistas aéreos de carga que se mantienen en operaciones en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Porcentaje de aerolíneas comerciales que se mantienen en operaciones en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Porcentaje de hangares que son arrendados, respecto del total disponible	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.

							independiente	
	Porcentaje de espacios publicitarios que son arrendados, respecto del total disponible	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Porcentaje de espacios comerciales que son arrendados, respecto del total disponibles	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Número de contratos para acciones de mantenimiento menor del lado tierra y aire celebrados	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Número de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.

							obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	
	Número de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Número de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Número de servicios de plataforma realizados en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de sus variables se actualiza de forma periódica y su monitoreo no representa un costo adicional para las UR a cargo del Pp. No obstante, los medios de verificación del indicador no están lo suficientemente detallados para permitir su estimación y verificación independiente	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la estimación y verificación independiente del indicador.
	Número de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM	Sí	Sí	Sí	No	Sí	El indicador permite medir el cumplimiento del objetivo al que está asociado, es claro en su nombre, la información de	Definir medios de verificación detallados y de acceso público que permitan la

		crecimiento de tránsito de carga nacional e internacional en el sistema aeroportuario mexicano		cuenta con un método de cálculo de la meta documentado.					mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
		Tasa de crecimiento del tránsito de pasajeros nacionales e internacionales en el sistema aeroportuario mexicano	2.43	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Tasa	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Propósito	Tasa de crecimiento de las ganancias generadas por el AICM	35.58	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Tasa	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Componentes	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por servicios aeroportuarios en el AIBJCM	111.58	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
		Porcentaje de incremento de los ingresos generados por las Tarifas de Uso Aeroportuario	127.13	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.

	ario que se cobran a las aerolíneas comerciales y pasajeros en el AIBJCM							las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	
	Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios comerciales realizadas, respecto de las planeadas	100	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Porcentaje de incremento de los ingresos generados por el arrendamiento de hangares en el AIBJCM	102.08	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	No	No	No	La meta no implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que no está orientada al desempeño y como es menor, tampoco es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse, pero no es retadora	Definir una meta que implique una mejora en el indicador con relación a su línea base. Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Porcentaje de acciones mantenimiento menor para la prestación de servicios aeroportuarios realizadas, respecto de las planeadas	100	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Tasa de crecimiento	7.93	No se cuenta	Tasa	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador	Elaborar una memoria de

		to de los pasajeros en el AIBJCM		con un método de cálculo de la meta documentado					con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retardora	cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
		Tasa de crecimiento del transporte de carga en el AIBJCM	7.75	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Tasa	No	No	No	La meta no implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que no está orientada al desempeño y como es menor, tampoco es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse, pero no es retardora	Definir una meta que implique una mejora en el indicador con relación a su línea base Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
Actividades		Número de quejas realizadas por las dependencias gubernamentales	0	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Queja	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retardora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
		Porcentaje de transportistas aéreos de carga que se mantienen en operaciones en el AIBJCM	100	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retardora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
		Porcentaje de aerolíneas comerciales que se mantienen en operaciones en el	100	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.

AIBJCM							recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	
Porcentaje de hangares que son arrendados, respecto del total disponible	100	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
Porcentaje de espacios publicitarios que son arrendados, respecto del total disponible	82.37	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
Porcentaje de espacios comerciales que son arrendados, respecto del total disponibles	89.82	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
Número de contratos para acciones de mantenimiento menor del lado tierra y aire celebrados	8	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Contratos	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
Número de vuelos de carga que aterrizan y despegan en el	12,771	No se cuenta con un método de cálculo de la meta	Vuelos	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la

	AIBJCM		documentado					sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	definición de la meta.
	Número de vuelos comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	285,734	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Vuelos	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Número de vuelos no comerciales que aterrizan y despegan en el AIBJCM	21,872	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Vuelos	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Número de servicios de plataforma realizados en el AIBJCM	44,302	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Servicio	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Número de pasajeros que aterrizan y despegan en el AIBJCM	37,391,423	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Pasajeros	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.
	Número de contingencias de incendios y rescate	5	No se cuenta con un método de cálculo de la	Contingencia	Sí	Sí	Sí	La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología

		registradas en el AIBJCM		meta documentado						es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	empleada para la definición de la meta.
		Número de contingencias de seguridad y vigilancia registradas en el AIBJCM	120	No se cuenta con un método de cálculo de la meta documentado	Contingencia	Sí	Sí	Sí		La meta implica una mejora en el indicador con relación a su línea base, por lo que se considera que está orientada al desempeño y es congruente con el sentido del indicador. Asimismo, con los recursos disponibles de las UR del Pp es factible de cumplirse y retadora	Elaborar una memoria de cálculo en la que se describa el algoritmo o metodología empleada para la definición de la meta.

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	Estadísticas de la Agencia Federal de Aviación Civil	Agencia Federal de Aviación Civil	Sí, es anual	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Estadísticas de la Agencia Federal de Aviación Civil	Agencia Federal de Aviación Civil	Sí, es anual	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
	Propósito	Estado Financiero del AICM	AICM	Sí, es semestral y anual	No se proporciona	Incorporar la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
	Componentes	Estado Financiero del AICM	AICM	Sí, es semestral y anual	No se proporciona	Incorporar la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Estado Financiero del AICM	AICM	Sí, es semestral y anual	No se proporciona	Incorporar la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es semestral y anual	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información



		Estado Financiero del AICM	AICM	Sí, es semestral y anual	No se proporciona	Incorporar la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es semestral y anual	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Estadísticas de la Agencia Federal de Aviación Civil	Agencia Federal de Aviación Civil	Sí, es semestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Estadísticas de la Agencia Federal de Aviación Civil	Agencia Federal de Aviación Civil	Sí, es semestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
	Actividades	Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información



		AICM				contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información
		Registros administrativos del AICM	AICM	Sí, es trimestral	No se proporciona	Incorporar el nombre completo del documento que contiene la información y la liga electrónica donde se encuentra publicada la información

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

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

Fichas Técnicas de la Matriz de Indicadores para Resultados 2022 del Pp E026.

AICM. (2019). *Diagnóstico del Programa Presupuestario E026 "Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México"*. Ciudad de México.

AICM. (2020). Programa Institucional del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. 2020-2024.

AICM. (2022). Listado de población atendida por el Pp E026.

AICM. (2022a). "Información financiera del AICM", <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/estados-financieros-trimestrales-y-notas>

ASA. (2019). *Diagnóstico del Programa Presupuestario k027 "Mantenimiento de Infraestructura"*. Ciudad de México.

Matriz de Indicadores para Resultados 2022 del Pp E026.

SHCP. (2022). "Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados": <https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf>.

SHCP. (2022a). "Manual de Programación y Presupuesto 2023", https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/754120/Anexos_del_Manual_de_Programacion_y_Presupuesto_2023.pdf

Informes

Libros

Revistas



Documentos de trabajo e investigación
Páginas web
UNDP. (2022). "Objetivos de Desarrollo Sostenible": https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals .
Estadísticas y registros administrativos
Transparencia Presupuestaria. 2022. Avance de Indicadores de las MIR. https://nptp.hacienda.gob.mx/programas/DownloadServlet?fileName=/WbasketNPTP/programas/DescargaIndicadores/prog_avance_de_indicadores_2022.csv
Transparencia Presupuestaria. 2013. "Cuenta Pública 2019".
Transparencia Presupuestaria. 2013. "Cuenta Pública 2020".
Transparencia Presupuestaria. 2013. "Cuenta Pública 2021". https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/work/models/CP/2021/tomo/VII/Print.9KDN.04.F_GCPE.pdf
Otro

Anexo 14. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación

Nombre de la evaluación	Evaluación en materia de Diseño del Programa Presupuestario E026.- Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México
Nombre y clave del programa evaluado	E026.- Conservación y operación de infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México
Ramo	09.- Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Unidad(es) Responsable(s)	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
PAE de origen	Evaluación complementaria
Año de conclusión y entrega de la evaluación	2022
Tipo de evaluación	En materia de Diseño
Nombre de la instancia evaluadora	Fernando Román Márquez Colín (Persona Física)
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 Noemí Gurrola Escamilla
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 Nacional



Anexo 14. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación

Costo total de la evaluación con IVA incluido	\$232,000.00 con IVA incluido
Fuente de financiamiento	Recursos fiscales