



Diario Oficial

del Gobierno del Estado de Yucatán

Suplemento XVI

Edificio Administrativo Siglo XXI

Dirección: Calle 20 A No. 284-B, 3er. piso

Colonia Xcumpich, Mérida, Yucatán.

C.P. 97204. Tel: (999) 924-23-57

Publicación periódica: Permiso No. 0100921. Características: 111182816. Autorizado por SEPOMEX

Directora: Lic. Suemy Leticia Canto Salas.

-SUMARIO-

GOBIERNO DEL ESTADO

PODER EJECUTIVO

PROGRAMAS SECTORIALES

INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR



RENACIMIENTO MAYA

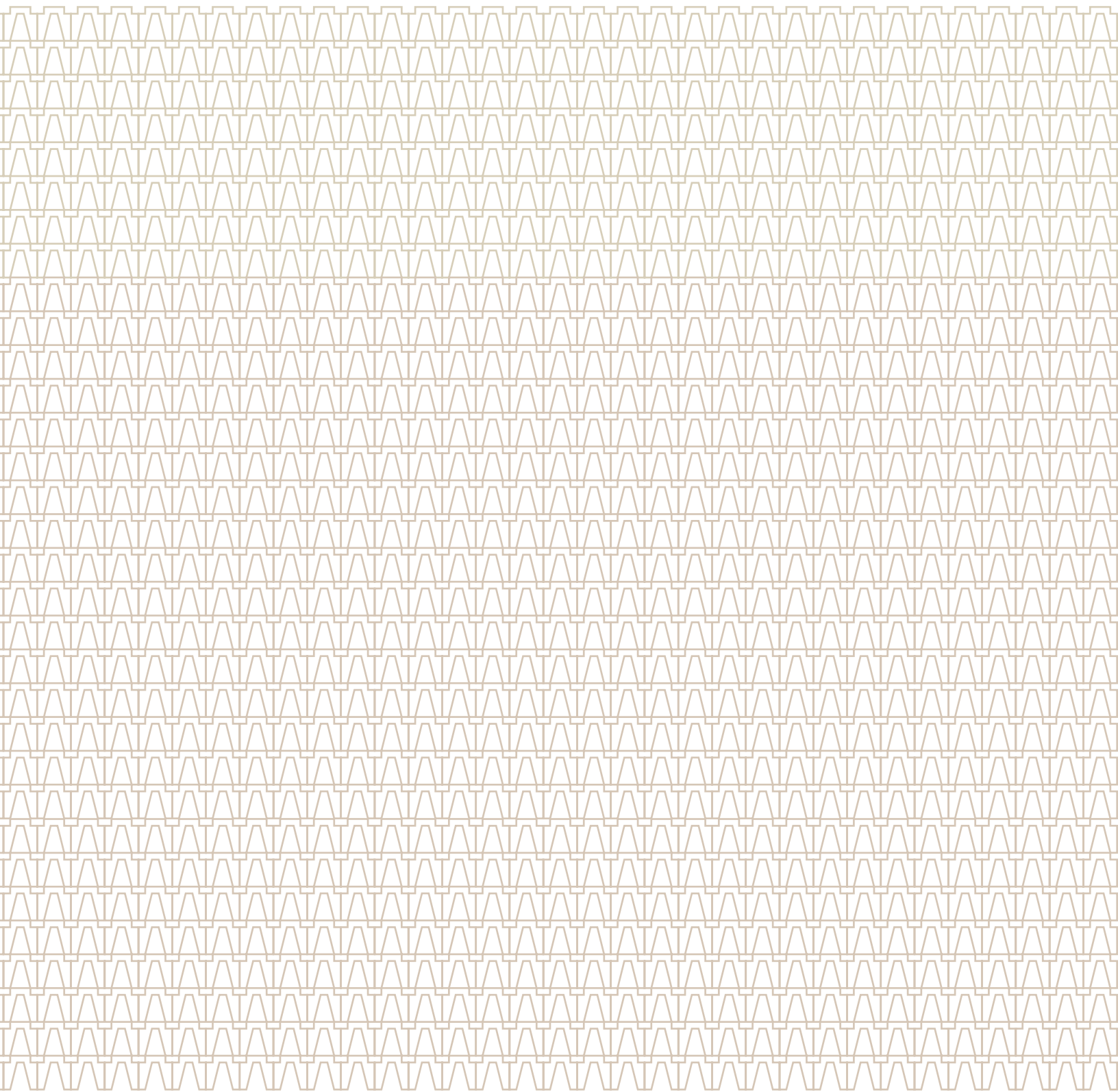
YUCATÁN

GOBIERNO DEL ESTADO | 2024 ♦ 2030

Programa de Mediano Plazo 2025-2030

Infraestructura para el Bienestar

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR
GOBIERNO DEL ESTADO DE YUCATÁN



Índice

- I. Presentación.
- II. Sustento Legal.
- III. Marco Metodológico.
- IV. Diagnóstico.
- V. Prioridades del Desarrollo.
- VI. Objetivos y Estrategias.
 - Prioridad del Desarrollo 1: Infraestructura para el bienestar en Yucatán y sus municipios.
 - Prioridad del Desarrollo 2: Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad ...
 - Prioridad del Desarrollo 3: Modernización y articulación logística del tren maya, puerto del altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste.
- VII. Políticas Públicas.
 - Política Pública 1: Infraestructura Pública Digna y Equitativa en el Estado.
 - Política Pública 2: Conectividad Vial Segura y Eficiente para el Bienestar en el Interior del Estado.
 - Política Pública 3: Infraestructura Portuaria, Ferroviaria y Vial para un Desarrollo Territorial Sostenible en el Estado de Yucatán.
- VIII. Indicadores.
- IX. Alineación al Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030.
- X. Mecanismos de Coordinación, Seguimiento y Evaluación.
- XI. Referencias.

I. Presentación

A las y los Yucatecos:

En Yucatán, creemos que el bienestar de las personas se construye con hechos, y que cada calle pavimentada, cada espacio público recuperado, cada sistema de agua potable o red eléctrica instalada, es una oportunidad para transformar vidas. La infraestructura no es sólo concreto y acero: es la base que conecta comunidades, impulsa la economía, acerca servicios y fortalece el tejido social.

El Programa de Mediano Plazo 2025–2030 de Infraestructura para el Bienestar es una hoja de ruta que refleja el compromiso de este Gobierno con un desarrollo ordenado, equilibrado y sostenible. Hemos escuchado a las y los yucatecos de cada municipio, comprendido sus necesidades y priorizado obras que reduzcan las desigualdades, integren nuestras regiones y eleven la calidad de vida de todas y todos.

En coordinación con los tres órdenes de gobierno y con la participación activa de la sociedad, trabajaremos para que la infraestructura llegue a donde más se necesita: a las comunidades rurales con rezago, a las zonas urbanas que requieren mejor movilidad, a las áreas que demandan conectividad y servicios básicos. Nuestro esfuerzo se enfocará en tres grandes prioridades:

Infraestructura para el bienestar en Yucatán y sus municipios, para garantizar servicios y espacios dignos.

Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad, para reducir tiempos y costos de traslado.

Modernización y articulación logística del Tren Maya, Puerto de Altura y vialidades para el desarrollo sostenible del Sureste, para abrir nuevas oportunidades económicas y turísticas.

Los datos son claros: Yucatán ha enfrentado históricamente

un rezago en inversión pública en obra, especialmente en zonas rurales, donde persisten desigualdades en servicios básicos como agua potable, drenaje, electrificación y espacios comunitarios. Este programa asume el reto de cerrar esa brecha, priorizando la inversión en las comunidades con mayor marginación y menor acceso a infraestructura, sin descuidar las obras estratégicas que impulsan la competitividad del estado.

La conectividad, tanto física como digital, será clave para nuestro crecimiento. Por eso, este programa contempla carreteras más seguras, vialidades adaptadas a las necesidades actuales, y proyectos que fortalezcan nuestra integración con el Tren Maya y el Puerto de Altura, generando condiciones para atraer inversión, mejorar la logística de comercio y potenciar el turismo.

Estamos decididos a que cada peso invertido en infraestructura tenga un impacto directo en la vida de la gente. Las obras no serán solo para ser vistas, sino para ser vividas y aprovechadas, con criterios de sostenibilidad, inclusión y eficiencia. Queremos que la infraestructura sea motor de igualdad y no un reflejo de las desigualdades del pasado.

Este programa no sólo responde a la planeación que exige nuestro tiempo, sino que proyecta el futuro que merecemos: un Yucatán donde el progreso llegue a todos los rincones, donde la infraestructura sea motor de igualdad y donde el desarrollo se viva con orgullo y sentido de pertenencia.

En este camino, reafirmo mi compromiso de encabezar un gobierno cercano, que escuche y que responda con acciones concretas. Un gobierno que entienda que el desarrollo no se mide solo en kilómetros de carretera o metros cúbicos de concreto, sino en oportunidades

generadas, en familias beneficiadas y en comunidades fortalecidas.

Invito a todas y todos a ser parte de esta transformación. Porque el Yucatán que soñamos conectado, justo, sostenible y con prosperidad compartida se construye desde hoy, con visión de futuro y con la convicción de que nadie debe quedarse atrás.

Invito a todas y todos a ser parte de esta transformación. Porque la infraestructura que hoy construimos bajo la visión del Renacimiento Maya, será el camino que recorrerán las próximas generaciones.



Mtro. Joaquín Jesús Díaz Mena

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL
ESTADO DE YUCATÁN

MENSAJE DEL TITULAR RESPONSABLE DEL PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO

A las y los Yucatecos:

Desde la Secretaría de Infraestructura para el Bienestar, impulsamos el Programa de Mediano Plazo 2025-2030 Infraestructura para el Bienestar que representa nuestro compromiso con un crecimiento territorial ordenado y sostenible para Yucatán.

Nos hemos dado a la tarea de escuchar a las personas desde el territorio, a través del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, bajo el liderazgo del Gobernador, Mtro. Joaquín Díaz Mena, en todos los municipios, entendiendo las necesidades y definiendo las prioridades para impulsar obras que reduzcan las desigualdades y favorezcan la integración de nuestras regiones.

En Yucatán, estamos convencidos de que el progreso y el bienestar se construyen con acciones concretas que impactan directamente en la vida de las personas. Cada proyecto de infraestructura, desde la pavimentación de calles hasta la instalación de servicios básicos, es una oportunidad para fortalecer comunidades y crear mejores condiciones de vida.

En colaboración con distintos órdenes de gobierno, de la mano de la sociedad civil, traba-

jamos para que la infraestructura llegue a quienes más la requieren: a las zonas rurales con mayores carencias, a las ciudades que demandan mejor movilidad, y a las comunidades que necesitan acceso a servicios básicos y conectividad.

El trabajo se fundamenta en tres prioridades principales: proveer servicios públicos y espacios dignos que mejoren la calidad de vida, desarrollar y conservar vialidades que optimicen el traslado, disminuyan tiempos y costos, así como modernizar y articular la logística del Tren Maya, el Puerto de Altura y las principales vías, para fomentar un desarrollo económico y turístico sostenible en el sureste.

Reconocemos que durante años las comunidades rurales han enfrentado limitaciones en inversión y servicios. Este programa asume el reto de cerrar esas brechas de desigualdad con proyectos enfocados en quienes más lo necesitan, sin dejar de lado las obras estratégicas para el crecimiento del estado.

La conectividad, tanto física como digital, es fundamental para el futuro de Yucatán. Por ello, invertimos en carreteras seguras, en infraestructura moderna y proyectos integrados que potencian la vinculación con el Tren Maya y el Puerto de Altura, abriendo nuevas oportunidades para la generación de empleos, mejora de la economía y el turismo.

Nos comprometemos a que cada recurso invertido se traduzca en beneficios reales para

la población. Las obras serán diseñadas para ser utilizadas, disfrutadas, promoviendo la inclusión y eficiencia. Queremos que la infraestructura impulse la igualdad y refleje el desarrollo con prosperidad compartida.

Este programa no solo responde a las necesidades actuales, sino que proyecta el Yucatán del futuro, un Estado donde el desarrollo llegue a todos y cada uno de sus habitantes con orgullo y sentido de pertenencia.

Desde el Renacimiento Maya, se realiza un trabajo cercano, que escucha y actúa con resultados concretos. Porque el verdadero desarrollo se mide en oportunidades creadas. Sigamos construyendo bienestar desde las comunidades, impulsando la transformación social desde el territorio.

Mtra. Elaine López Briceño

**SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
PARA EL BIENESTAR Y PRESIDENTA
DE LA COMISIÓN SECTORIAL
INFRAESTRUCTURA PARA UN
DESARROLLO TERRITORIAL ORDENADO Y
SOSTENIBLE**

II. Sustento Legal

Los instrumentos de planeación que hoy impulsan el Renacimiento Maya en Yucatán no son solo documentos con rigor técnico y metodológico, sino instrumentos con un sólido sustento jurídico que garantiza su fuerza transformadora. En este nuevo ciclo histórico, donde la justicia social guía nuestra acción, presentamos el marco legal que da vida institucional al Programa de Mediano Plazo (PMP).

Este andamiaje normativo se compone sobre pilares fundamentales: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la Constitución Política del Estado de Yucatán; la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán y su reglamento, que hoy se ejercen con sentido social. A este núcleo normativo se suman las legislaciones sectoriales específicas que dan identidad jurídica a este PMP, creando así una estructura legal completa donde la visión general de transformación se articula con soluciones precisas para cada ámbito de desarrollo.

En las siguientes páginas se presenta el sustento legal que regula nuestra capacidad para construir el Yucatán que merecemos: un estado donde el desarrollo no sea privilegio de unos cuantos, sino derecho de todas y todos. Aquí descansa la garantía de que esta transformación, arraigada en la legalidad, será tan profunda como permanente.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 25 establece que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales. El Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y el sistema financiero para coadyuvar a generar las condiciones favorables para el crecimiento económico y el empleo. El Plan Nacional de Desarrollo y los planes estatales y municipales deberán observar dicho principio. El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará a cabo la regulación y el fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga la propia Constitución. Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.

El artículo 26 señala que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación. Los fines del proyecto nacional contenidos en la Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática y deliberativa. Mediante los mecanismos de participación que establezca la ley, recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal. El Ejecutivo establecerá los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema nacional de planeación democrática y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo Federal coordine mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución. El plan nacional de desarrollo considerará la continuidad y las adaptaciones necesarias de la política nacional para el desarrollo industrial, con vertientes sectoriales y regionales.

Constitución Política del Estado de Yucatán

El artículo 55, fracción XXIII, establece entre las facultades y obligaciones del Gobernador del estado, elaborar y remitir el Plan Estatal de Desarrollo, sus actualizaciones, los programas sectoriales, especiales, institucionales y operativos, así como los criterios que le sirve de base al Congreso del estado para su conocimiento y consideración al ejercer sus atribuciones constitucionales. Así, la integración del plan estatal de desarrollo responde categóricamente a la formulación de un instrumento de planeación fundamentado en una amplia participación popular. En este orden de ideas, el plan igualmente se apega al artículo en comento, fracción XXII, de la propia Constitución que a la letra señala “establecer los procedimientos de participación y consulta popular en el Sistema Estatal de Planeación Integral y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas sectoriales, especiales, institucionales y operativos”. En este sentido, la formulación de los instrumentos antes señalados debe apegarse a este mandato constitucional.

El artículo 87, fracción X, establece la función del estado de organizar un Sistema de Planeación

del Desarrollo Integral que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía, de acuerdo con los lineamientos del Sistema Nacional de Planeación Democrática, sobre bases que aseguren la conservación y uso racional de recursos naturales, la salud del ambiente y el desarrollo sostenido.

El artículo 96 establece que el Estado propugnará por una correcta aplicación de los recursos y al efecto elaborará un Plan de Desarrollo Integral con vigencia sexenal, al cual se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública estatal. La ley determinará cuáles serán los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo coordine, mediante convenios con los gobiernos federal y municipal e induzca y concierte con los particulares, las acciones a realizar para la elaboración y ejecución del plan estatal de desarrollo. La planeación para el desarrollo estatal y municipal facilitará la programación del gasto público con base en objetivos y metas, claros y cuantificables, que permitan evaluar adecuadamente su cumplimiento, a fin de conocer los resultados obtenidos. La ley facultará al Poder Ejecutivo para que establezca los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema estatal de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. La planeación del estado también implicará mecanismos para el uso racional de los recursos naturales, la salud y el desarrollo sostenido. Lo que permitirá, trazar el camino para alcanzar las metas establecidas durante su administración.

Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán

El artículo 2, establece que la planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo integral, equitativo y sustentable de la entidad, con perspectiva de género, y deberá atender a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, económicos y culturales contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El artículo 3 señala que la planeación del desarrollo es el proceso continuo, democrático, evaluable y participativo mediante el cual se establecen objetivos, estrategias, planes y programas específicos de implementación para atender las distintas dimensiones del desarrollo del estado, y asignar los recursos conforme al esquema de presupuesto basado en resultados. El proceso de planeación se despliega en las fases de formulación, instrumentación, seguimiento y evaluación.

El artículo 5 indica que el Poder Ejecutivo del Estado será el responsable de conducir la planeación del desarrollo estatal con la participación democrática de los grupos sociales, conforme a lo dispuesto en la propia ley de planeación.

El artículo 7 establece que el Gobernador del Estado, en el ejercicio de sus facultades constitucionales, remitirá al Congreso del Estado, para su conocimiento y consideración, los instrumentos de planeación, así como los criterios que le sirvan de base para su formulación; los que, en términos del artículo 4, fracciones IV y VIII, se entenderán el plan estatal de desarrollo y los programas de mediano plazo; que podrán ser sectoriales, especiales, regionales e institucionales y derivan del referido plan estatal de desarrollo.

El artículo 10 dispone que las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal debe-

rán planear y conducir sus actividades y sujeción a los objetivos y prioridades establecidos en los instrumentos de planeación; observando siempre la igualdad entre mujeres y hombres a través de la incorporación de la perspectiva de género desde su formulación.

El artículo 45 establece que, una vez publicados los instrumentos de planeación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán, serán obligatorios para las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, en el ámbito de sus competencias.

Reglamento de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán

El artículo 5 fracciones I y III, establece que el Gobernador del Estado tendrá, entre otras facultades y obligaciones, identificar y establecer las prioridades en la planeación del desarrollo del estado; y presentar, aprobar y expedir el plan estatal de desarrollo, los programas de mediano plazo y sus actualizaciones.

Código de la Administración Pública de Yucatán

El artículo 6, fracciones I y III, establece que la Administración Pública Estatal conducirá sus actividades en forma planeada y programada, con base en las políticas de planeación que establezca el titular del Poder Ejecutivo del Estado para el logro de los objetivos y prioridades de desarrollo, así como los correspondientes programas de la Administración Pública.

El artículo 7, en su párrafo primero, dispone que el Gobernador del Estado y los titulares de las dependencias y entidades de la Administración Pública, deben establecer los mecanismos necesarios para que en la definición de las políticas e instrumentación de planes, programas y acciones de gobierno exista una vinculación permanente entre éstas, los ciudadanos y las organizaciones de la sociedad civil.

III. Marco Metodológico

Los Programas de Mediano Plazo (PMP) marcan un antes y después en la planeación del desarrollo en Yucatán al integrar rigor técnico con la visión transformadora del Renacimiento Maya. Los PMP se formularon mediante un proceso participativo y estructurado, sustentado por los principios de planeación estratégica. Su elaboración se realizó en estrecha vinculación con los lineamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, garantizando así su coherencia y contribución al cumplimiento de la visión y metas del desarrollo estatal.

La metodología empleada se fundamenta en la elaboración de un diagnóstico integral y riguroso, a partir del cual se identificaron, agruparon y jerarquizaron los desafíos más apremiantes que inciden en el bienestar de las y los yucatecos. Este análisis permitió definir Prioridades del Desarrollo con un enfoque estratégico, así como delimitar problemas centrales que fungen como punto de partida para la planeación de mediano plazo.

El análisis de cada problema se realizó mediante herramientas que permitieron identificar sus causas más estructurales que facilitaron la comprensión de las situaciones del estado. Este ejercicio derivó en la definición de Objetivos y Estrategias con el propósito de orientar las acciones institucionales hacia la transformación deseada.

La formulación de Políticas Públicas específicas, derivadas de este análisis, permitió alinear las propuestas institucionales con las necesidades reales de la población. Esta metodología permitió la identificación de la población objetivo, los ámbitos de intervención y las contribuciones concretas a la mejora de las condiciones sociales. Las Políticas Públicas fueron diseñadas con base en criterios de pertinencia y viabilidad bajo un enfoque orientado a resultados. Adicionalmente, cada Política Pública fue analizada para

garantizar su viabilidad integral desde los aspectos legal, técnico-administrativo, político, social y hasta ambiental.

El desarrollo del presente documento involucró a equipos multidisciplinarios con experiencia en las áreas técnica, operativa y administrativa, así como a expertos externos que aportaron su conocimiento especializado en momentos clave del proceso.

Como resultado, el Programa de Mediano Plazo se integra como un instrumento estratégico que articula las capacidades institucionales en torno a objetivos claros y medibles. Su contenido refleja el esfuerzo conjunto de los actores participantes y constituye una herramienta para fortalecer la toma de decisiones, generar Políticas Públicas que contribuyan al sector y al cumplimiento de los objetivos de desarrollo del Estado.

La infraestructura es un componente esencial para el desarrollo territorial, social y económico de Yucatán. El Programa de Mediano Plazo de Infraestructura para el Bienestar se concibe como un instrumento estratégico que orienta las acciones de planeación, construcción, rehabilitación y modernización de obras públicas que garanticen acceso equitativo a servicios e instalaciones básicas para la población.

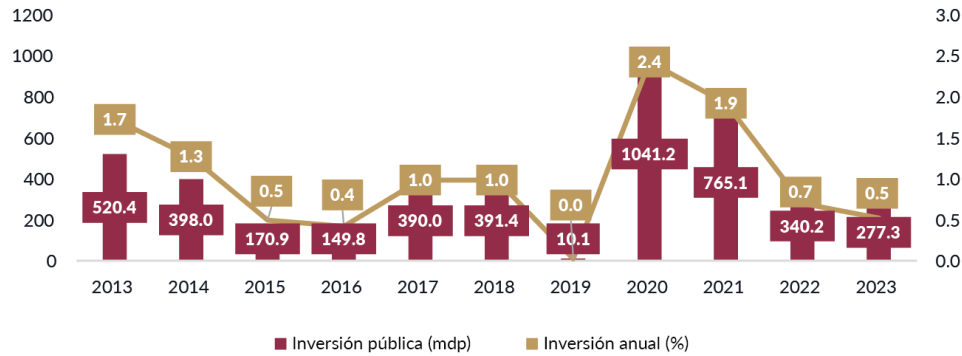
Este programa responde a los lineamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 en la Directriz denominada Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible, mejorando la calidad de vida de la población y contribuyendo a un desarrollo territorial seguros, inclusivos, resilientes, equilibrado y sostenible. La metodología aquí expuesta no solo ordena el trabajo institucional, sino que constituye un compromiso de transparencia, eficacia y responsabilidad social que promueven el fortalecimiento y expansión de la infraestructura pública y el manejo integral de los recursos, de manera que se contribuya al bienestar social, a la competitividad económica y a la sostenibilidad ambiental del estado, con obras que perduren y respondan a los retos presentes y futuros del Estado de Yucatán.

IV. Diagnóstico

La infraestructura pública es un pilar estratégico para garantizar acceso equitativo a servicios básicos, mejorar la conectividad y fomentar el desarrollo económico y social. Abarca la planificación, construcción y modernización de infraestructura urbana y rural, priorizando transporte, salud, educación, agua potable, saneamiento y espacios recreativos. En zonas urbanas, se enfoca en optimizar la movilidad y fortalecer el acceso a servicios esenciales. En áreas rurales, busca reducir la brecha de infraestructura mediante la construcción de caminos, escuelas, centros de salud y redes de agua potable adaptadas a las necesidades locales. Integra tecnologías limpias y materiales locales para minimizar el impacto ambiental, promoviendo la sostenibilidad. La participación ciudadana es clave en la planeación y monitoreo de proyectos, asegurando que respondan a las demandas reales. Además, se reconoce la importancia del mantenimiento continuo para garantizar funcionalidad y durabilidad. En conjunto, se orienta hacia un desarrollo territorial equilibrado, con infraestructura moderna, accesible y sostenible que mejora la calidad de vida y promueve un crecimiento económico inclusivo.

En este contexto la inversión en infraestructura pública tiene relevancia debió a su importancia en las obras y servicios básicos necesario para el funcionamiento y bienestar de las comunidades, según el INEGI (2024), Yucatán destinó 277.3 millones de pesos a inversión en obra pública, representando solo el 0.5% de su gasto total, lo que lo posiciona como el estado con menor proporción de inversión en esta área a nivel nacional. Desde 2013, esta inversión ha disminuido un 46.7% respecto al total de egresos estatales, afectando el desarrollo de infraestructura. El pico de inversión en obra pública en los últimos diez años fue durante el año 2020, donde se invirtió el 2.4% del presupuesto total del Estado.

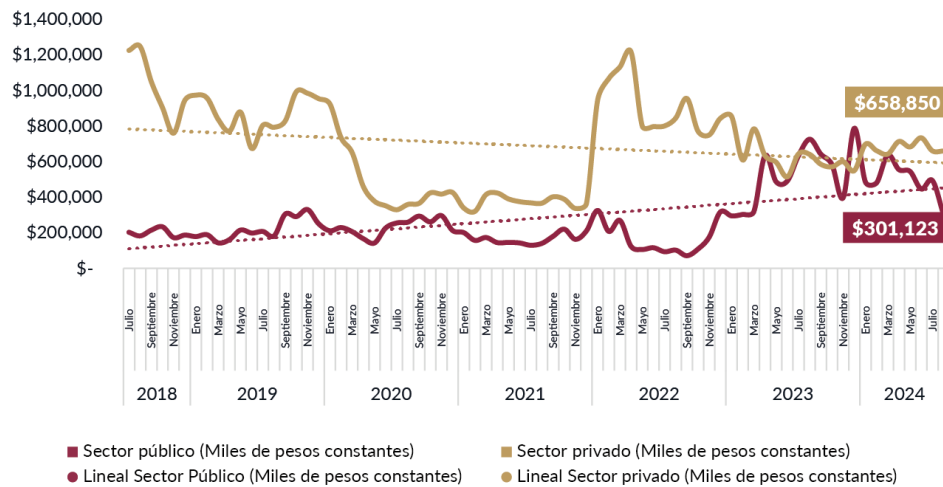
Gráfica 1. Inversión en obra pública en Yucatán serie 2013-2023



■ Nota: La inversión anual corresponde al porcentaje que representa la inversión pública con respecto al total de egresos del estado
■ Fuente: Finanzas Públicas Estatales y Municipales (EFIPEM), INEGI, 2024

Durante febrero de 2025, según datos del INEGI (2025), en Yucatán se invirtieron se destinaron 1,067 millones 820 mil pesos en contratación de empresas de construcción, lo que representa una disminución de -6% con respecto al mismo mes del 2024. Del monto total, el 30.2% lo destinaron empresas del sector público y 69.8% en el sector privado.

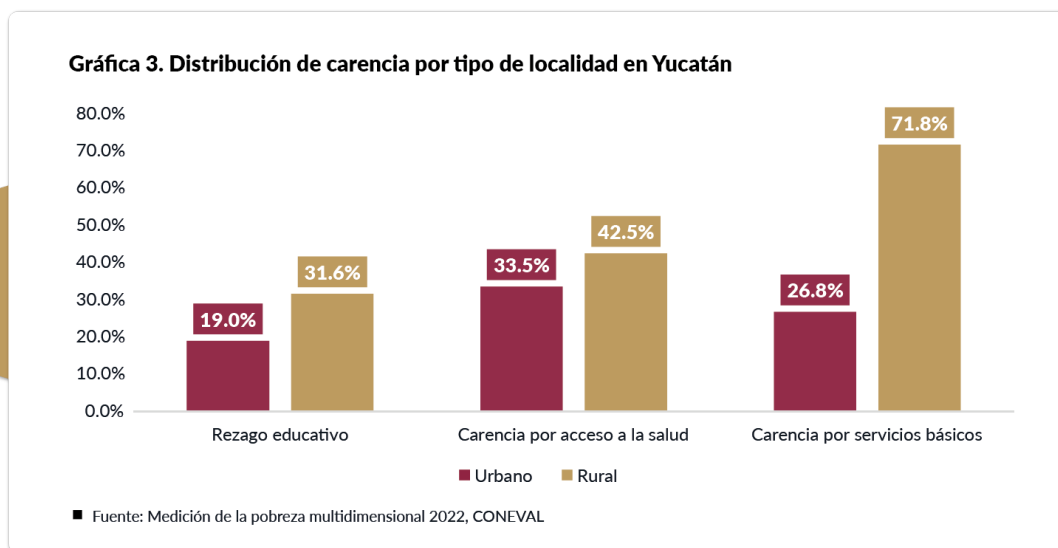
Gráfica 2. Inversión de empresas de construcción



■ Fuente: Encuesta Nacional de Empresas Constructoras (ENEC) Febrero 2025, INEGI

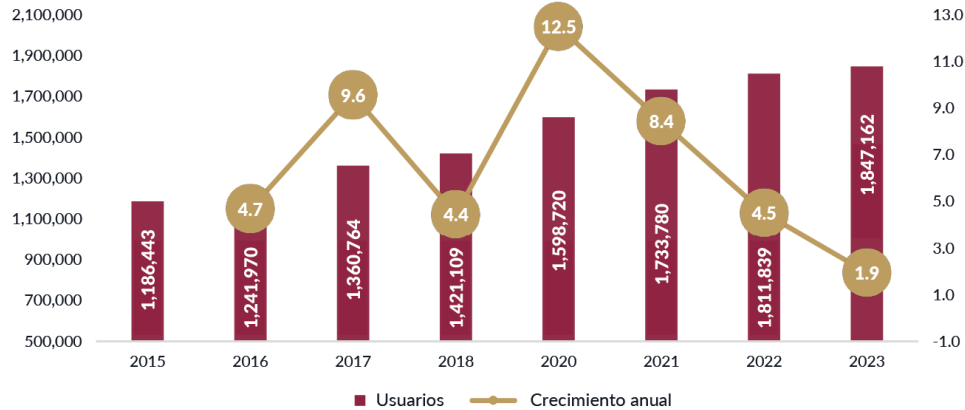
En la gráfica 2, se observa una ligera tendencia de recuperación en la inversión pública, que alcanza los 322 millones 494 mil pesos en el último periodo registrado. Además, se puede notar cómo, desde mediados de 2024, se ha observado fluctuaciones pronunciadas. Por otro lado, la inversión privada ha mostrado mayor estabilidad, aunque con fluctuaciones más contenidas, alcanzando los 745 millones 326 mil pesos. Esto refleja un mayor protagonismo de empresas de construcción del sector privado, mientras que las del sector público continúan disminuyendo de forma significativa.

En Yucatán se han realizado esfuerzos para disminuir las desigualdades, ya que estas carencias persisten en zonas rurales, especialmente en aquellas que están relacionadas con la infraestructura básica (infraestructura educativa, de salud y de servicios básicos). Según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), 71.8% de la población en localidades rurales enfrentan carencias por servicios básicos, asimismo, resalta el alto porcentaje de población que presenta la carencia por acceso a servicios de salud (42.5%) y de rezago educativo (31.6%).



La carencia de servicios básicos pone de manifiesto una brecha significativa de 45 puntos porcentuales en la infraestructura entre localidades urbanas y rurales, lo que evidencia desigualdades estructurales en el acceso a servicios básicos. En el caso del drenaje, 11% de la población en localidades rurales carece de este servicio, lo que refleja una insuficiencia en la cobertura de infraestructura sanitaria básica.

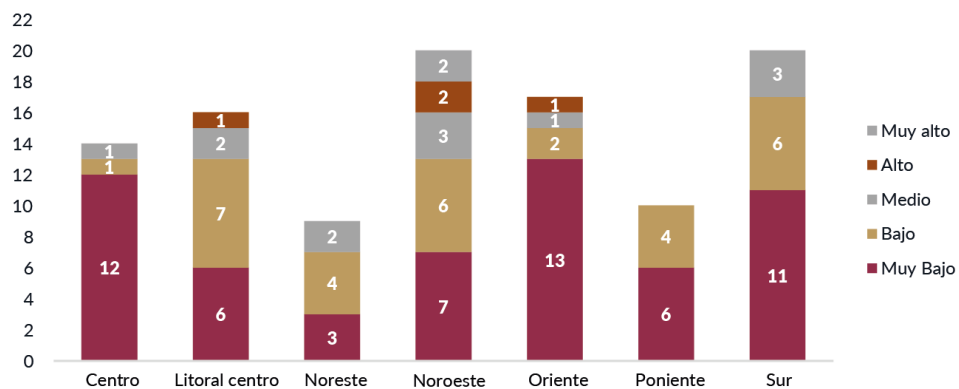
Gráfica 4. Crecimiento de usuarios de internet en Yucatán 2015 - 2023



■ Fuente: Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares (ENDUTIH) 2023

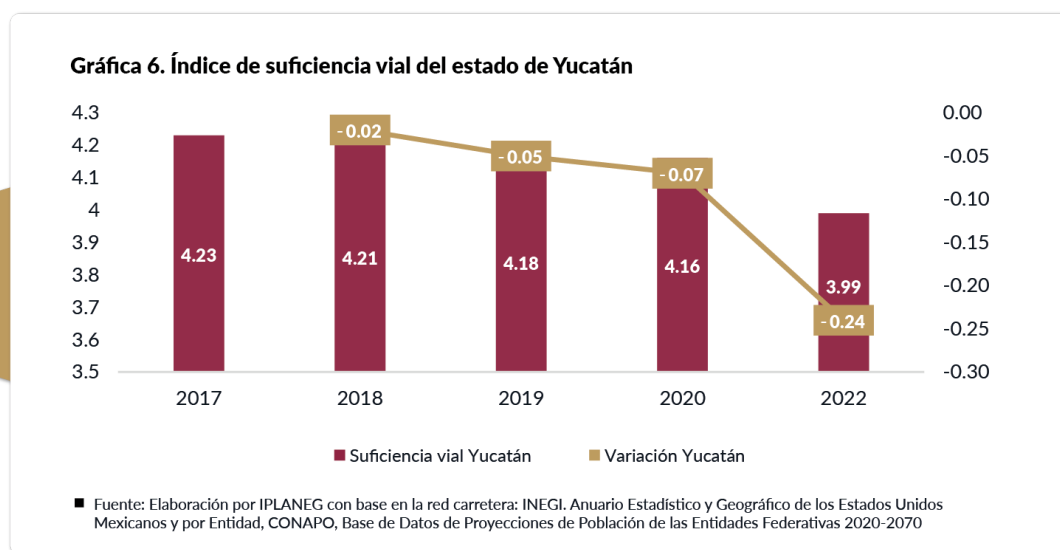
En cuanto al acceso a internet, datos del INEGI (2024) estiman que 70.6% de los hogares en Yucatán, equivalentes a 487,969 hogares, contaban con conexión en 2023, esto representó un crecimiento de 82.4% respecto al 2015. En 2023 el estado tuvo un crecimiento anual de 7.1% respecto a 2022. En términos de usuarios de internet, 84.13% de la población mayor de seis años usa internet lo que representó un incremento anual de 1.9%, mientras que en respecto al 2015 la cantidad tuvo un crecimiento de 55.7%.

Gráfica 5. Índice de Desarrollo Digital Municipal 2022 por regiones de Yucatán



■ Fuente: Análisis de competencia en infraestructura para servicios de telecomunicaciones fijos, IFT, 2022

En Índice de Desarrollo Digital Municipal (IDDM) ¹ del IFT destaca que 88 municipios del estado presentan niveles bajos (30) y muy bajo (58) de desarrollo digital. Las regiones con mayor rezago son Poniente, Oriente, Centro y Sur, con un alto porcentaje de municipios con menor nivel de digitalización. En lo que respecta a nivel medio, en todas las regiones tienen municipios que cuentan con estas características; los niveles de digitalización más altos se encuentran en las regiones de Litoral centro, Oriente y Noroeste, resaltando esta última ya que cuenta con dos municipios con un nivel muy alto de digitalización, estos son Mérida y Umán.



En lo que respecta a la infraestructura carretera, el Instituto Federal de Telecomunicaciones (2022) reporta que el estado de Yucatán cuenta con una red de 12,344 kilómetros de carretera y en 2022 de acuerdo con datos del INEGI registró un índice de suficiencia vial (ISV) ² de 3.99, lo que represento un decremento de -0.24 en el índice con respecto al 2017, cuando se obtuvo el resultado de 4.23 en índice, esto colocó a la entidad en el quinto lugar a nivel nacional entre los estados con mayor disminución de en el índice en dicho periodo. Del mismo modo, según el Gobierno Federal (2023) en vías terrestres, la infraestructura ferroviaria del estado cuenta con aproximadamente 297.3 km en operación. Estos se distribuyen en servicios de tren turístico con 249.2 km y de uso mixto con 48.1 km (carga y turístico). Asimismo, se registra el proyecto de construcción de casi 60 km más de uso de carga hacia el Puerto Progreso.

En lo que respecta a la infraestructura para la distribución de gas natural y electricidad, según Geo Comunes y CCMSS (2019) y la Secretaría de Energía (2024) el estado cuenta con 226.7 km de gasoductos de la empresa Mayakan, que va desde los límites de estatales con campeche en municipio de Maxcanú atravesando la Zona metropolitana de Mérida hasta llegar al municipio de Valladolid.

¹ El Índice de Desarrollo Digital Municipal (IDDM) del IFT es una medida que evalúa qué tan bien desarrollada está la infraestructura digital en los municipios de México. Esto incluye cosas como la disponibilidad de redes de internet, fibra óptica y otros servicios de telecomunicaciones.

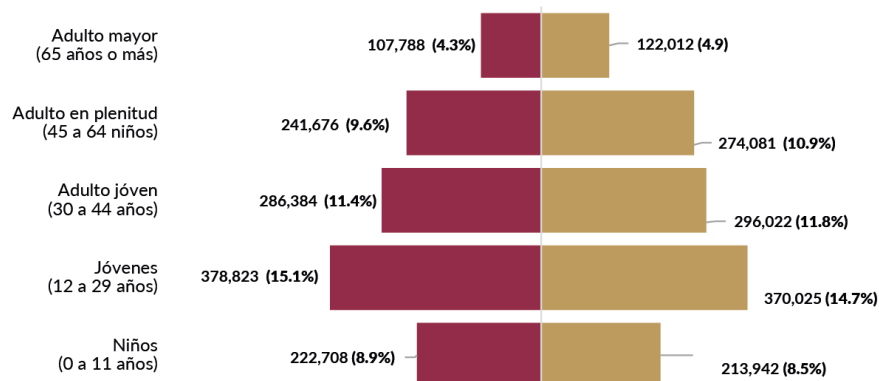
² El índice de suficiencia vial (ISV) es un indicador que analiza la capacidad de la infraestructura vial para garantizar el transporte de personas y mercancías. Se calcula tomando en cuenta la población y la superficie de la zona de análisis.

Asimismo, se proyecta la construcción de 118.1 km de gasoductos, de los cuales el 78% del proyecto corresponde al tramo de Valladolid-Quintana Roo; mientras que el 22% restante se ubica en la Zona Metropolitana de Mérida. Por otra parte, en el ámbito de infraestructura de tendido eléctrico, se registran 1,499.2 km de líneas de transmisión en operación pertenecientes a la Comisión Federal de Electricidad (CFE), mientras que para proyectos privados aún en etapa construcción se planea 189.8 km.

La infraestructura social se refiere a las instalaciones destinadas a mejorar la calidad de vida de la población, así como a incrementar la disponibilidad de empleos, la producción y el consumo. Este tipo de infraestructura incluye obras como mercados, parques, edificios educativos y espacios de esparcimiento cultural, entre otros. Al elevar la calidad de vida, también se fortalece el entorno, lo que a su vez impulsa el crecimiento social, el bienestar colectivo y el desarrollo económico. En este sentido, la infraestructura social abarca todos aquellos espacios que permiten la interacción entre las personas y la ciudad, cumpliendo diferentes funciones según las necesidades de quienes los utilizan. Según el Índice de Progreso Social IPS más reciente (2022), Yucatán obtuvo una calificación de 69.1 puntos, superando la media nacional de 65.6. Este resultado representa la mejor calificación en la historia del estado.

En 2020, el 17.4% de la población se conformaba de niños en un rango de 0 a 11 años, mientras que la población de jóvenes (12 a 29 años) representaba el 29.8% de la población total del estado; estos últimos se distribuían en 378,823 (15.1%) en hombres y 370,025 (14.7%) en mujeres. Los adultos mayores (65 años o más) corresponde al 8.9% de la población en Yucatán, es decir, 229,800 pobladores. (INEGI).

Gráfica 7. Distribución de la población en Yucatán por rango de edad



■ Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI, 2020

En el periodo de edad que comprende estas etapas de vida los seres humanos cambiamos y evolucionamos tanto en las necesidades que deben ser cubiertas para el desarrollo de nuestro ser y proyecto de vida, como en las capacidades que nos permiten descubrir el mundo, incidir y participar en él. Por lo tanto, la política pública debe atender a estas particularidades. Sin embargo, algunas condiciones como la persistente desigualdad de género a nivel estatal y nacional, o tener alguna discapacidad, pueden poner en riesgo el cumplimiento de sus derechos y reducir sus oportunidades (CONEVAL, 2020).

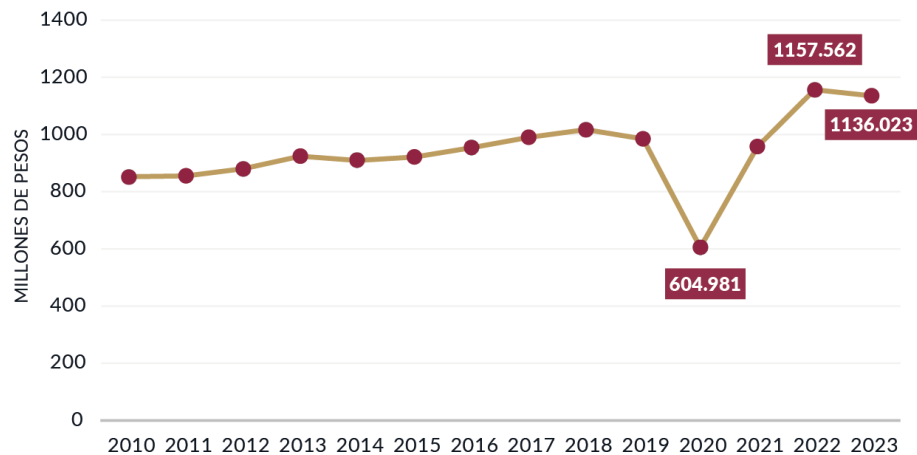
De acuerdo con el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) (2019) a lo largo de su vida, niñas, niños y adolescentes se encuentran expuestos a diversas formas de violencia en los distintos ámbitos en los que se desarrollan: en el hogar, la escuela, la comunidad, las instituciones de cuidado e incluso en los espacios digitales. Este fenómeno les afecta en sus manifestaciones más directas, independientemente de su condición económica o social; sin embargo, corren mayor riesgo quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad por género, discapacidad, situación de abandono, marginación e incluso en contextos de emergencia y desastre.

A partir de la integración del anexo presupuestario transversal se logra la identificación de programas y acciones para la atención de la infancia y la adolescencia, que permite contar con un panorama integral sobre los recursos asignados para la atención de los derechos en favor de la niñez y la adolescencia. En el presupuesto 2025 se destinaron más de 15 mil 127 millones de pesos a la atención de los derechos de niñas, niños y adolescentes, lo que significa el 24.11% del presupuesto autorizado al Estado, representando el mayor monto registrado en los últimos 7 años.

Por otro lado según datos arrojados por el Sistema de Cuentas Nacionales de México del INEGI (2023), la economía de Yucatán presentó un PIB nominal de 506,565 millones de pesos, por su parte, el PIB del sector 71, denominado “Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos” en Yucatán fue de 1,136.02 millones de pesos, representando el 0.90% del total nacional, estando por debajo del promedio por entidad federativa de 2,787.65 millones de pesos.

Asimismo, el sector en Yucatán ha presentado un incremento en aportación esta actividad económica en el Producto Interno Bruto del Estado. Sin embargo, en el 2020 presentó un rezago significativo de 604.981 millones de pesos a comparación del anterior año (984.783 millones de pesos), véase Gráfica 8.

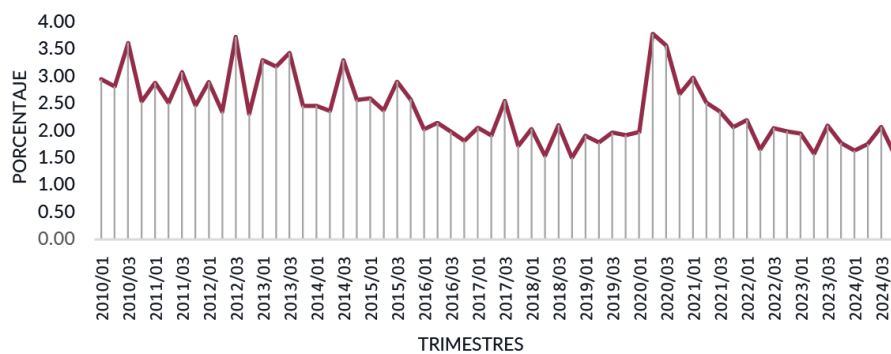
Gráfica 8. Evolución del Sector 71 al PIB de Yucatán del 2010 al 2023



■ Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI Sistema de Cuentas Nacionales, 2023

Considerando que la tasa de desocupación como lo presenta la Gráfica 9, se incrementó durante la pandemia en 2020 y que, en el tercer trimestre de 2024, fue de 2.7%. Además, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO, 2023) dio a conocer un ranking de carreras profesionales por nivel de informalidad, los que se dedican a la música, presentan un 44% de informalidad; 42% bellas artes y 40% deportes.

Gráfica 9. Evolución trimestral de la tasa de desocupación de Yucatán del 2010-2024



■ Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo

A lo que respecta a lo cultural, según el Sistema de Información Cultural (2025), en Yucatán existen 69 casas y centros culturales en su conjunto, donde solamente en Mérida se alojan 34 de ellos (49.27%), el resto está repartido por el resto de los municipios, especialmente los costeros. Asimismo, el Sistema de Información Cultural se registró un total de 169 artistas desempeñándose en el estado, al igual se tiene el registro de 24 grupos artísticos de los municipios de Kanasín (1) y Mérida (23).

Es por ello que entre sus principales prioridades es construir espacios que permitan el desarrollo e integración de los niños y jóvenes de Yucatán a través de la construcción de Centros de Renacimiento - KA'SIIJIL en los cuales se impartirán actividades culturales, deportivas, recreativas y de inserción laboral, de este modo, se acopla a lo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030 y al Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, los cuales buscan su desarrollo integral, generando alternativas positivas, para alejarlos del alcoholismo, drogadicción y pandillerismo, oportunidades que fortalecen su bienestar y futuro aunado a la construcción de infraestructura urbana de calidad por medio de parques urbanos, construcción de domos deportivos y la restauración de recintos históricos como el Teatro José Peón Contreras que permita la incorporación de los jóvenes a las actividades culturales para disfrute local, nacional e internacional.

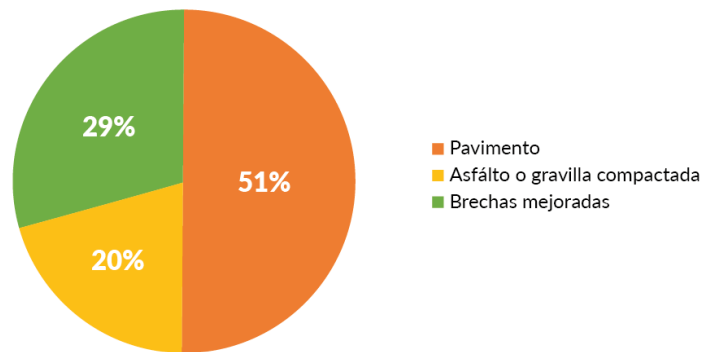
La conectividad Estatal es clave para el crecimiento, desarrollo económico y bienestar social; es decir, principalmente la conectividad es relevante para quienes requieren trasladar mercancías o llegar a algún determinado destino al interior del Estado. Debido a lo anterior, existe la creciente necesidad de replantear la manera de abordar los requerimientos en superficie pavimentada existente y en lugares en donde la conectividad de traslado es una necesidad inminente de acuerdo a su origen y destino. Debido al requerimiento de intercomunicar en el Estado, es que se hacen esfuerzos por construir, reconstruir, modernizar, ampliar, conservar caminos, carreteras o vías férreas.

Muchas veces la construcción de infraestructura representa para los usuarios la oportunidad de acortar longitudes hacia sus destinos, así como también el poder acceder a lugares donde antes no podían o en su caso incurrir en menores costos (principalmente notorio en caminos rurales).

Son múltiples los efectos que pueden aquejar a los usuarios, entre los que destacan: Incremento de costos en tiempo y operación vehicular, impactos desfavorables en la economía de los usuarios, velocidades de circulación reducidas, incremento de accidentes viales, etc.

De acuerdo con el Anuario Estadístico (SICT, 2023) la red carretera del Estado de Yucatán cuenta una extensión de 12,344 km, conformados por carreteras pavimentadas, revestidas y brechas mejoradas.

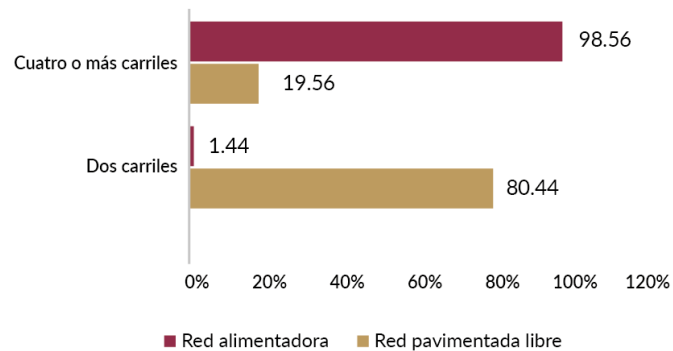
Gráfica 10. Distribución de las vialidades del estado



■ Fuente: Elaboración propia, INCAY 2025 (Datos tomados del Anuario Estadístico (SICT, 2023))

Asimismo, poco más de la mitad de las vialidades del estado se encuentran pavimentadas, ello representado con un 50.34%, los caminos con una capa delgada de asfalto o gravilla compactada (carreteras revestidas) representan el 20.34% y finalmente las brechas mejoradas (caminos rústicos acondicionados por el hombre) ocupan un 29.32%.

Gráfica 11. Distribución de carriles en la red pavimentada libre y alimentadora

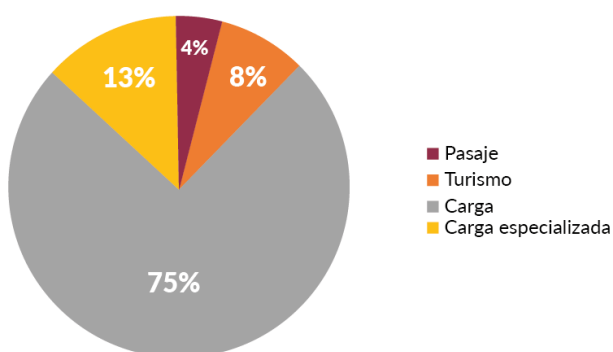


■ Fuente: Elaboración propia, INCAY 2025 (Datos tomados del Anuario Estadístico, SICT 2023)

Como se puede observar en la gráfica anterior, en cuanto al diseño de la red pavimentada libre un 80.44% corresponde a vialidades con dos carriles de circulación y un 19.56% a vialidades con cuatro o más carriles. Mientras que, para el diseño de la red alimentadora, un 1.44% corresponde a vialidades con dos carriles de circulación y un 98.56% a vialidades con cuatro o más carriles.

Con respecto a la red rural un 100% de estas son consideradas como revestidas, 0% pavimentadas y 0% terracerías.

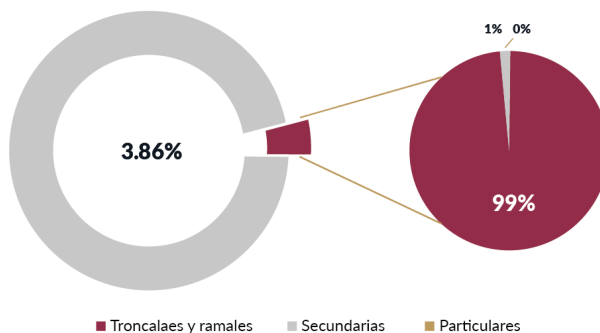
Gráfica 12. Distribución de la flota vehicular por tipo



■ Fuente: Elaboración propia, INCAY 2025 (Datos tomados del Anuario Estadístico, SICT 2023)

En cuanto a la flota vehicular, existe un total de 12,969 vehículos, de los cuales 4.49% vehículos son considerados de pasaje, 8.14% para turismo, 74.52% para carga general y un 12.85% para carga especializada.

Gráfica 13. Participación de la vía férrea del Estado a nivel nacional y su composición



■ Fuente: Elaboración propia, INCAY 2025, (Datos tomados del Anuario Estadístico (SICT, 2023)

Cabe recalcar que el Estado cuenta con 106 municipios, los cuales tienen necesidades particulares, por lo cual asignar algún criterio para atender todas las solicitudes resulta difícil, más no imposible considerando aquellas con prioridad de atención debido a su condición, en donde la superficie de rodamiento se ha perdido por el constante uso o antigüedad, en sitios en donde la demanda ha aumentado y el diseño vial ya resulta superado o en áreas en donde una brecha o camino blanco representa su única opción de traslado a un alto costo.

De acuerdo con el Anuario Estadístico y Geográfico de Yucatán (INEGI, 2023), las poblaciones con un grado alto de acceso a una vialidad con asfalto se ubican principalmente en la Zona Metropolitana de Mérida que la conforman municipios como Mérida, Kanasín, Conkal, Umán, Hunucmá, Maxcanú, Motul y Tixkokob. Pero también hay alto acceso en las demarcaciones ubicadas en Cenotillo, Cuncunul, Chankom, Chapab, Chocholá, Chumayel, Dzemul, Dzidzantún, Dzilam González, Dzitás, Espita, Halachó, Hocabá, Homún, Izamal y Chemax.

Entre las causas directas de esta problemática destacan la nula o mínima construcción, modernización, reconstrucción o conservación de carreteras, caminos y vías férreas, inversión en obra pública menor o igual al año inmediato anterior, enfoque de atención mayormente concentrado en la reconstrucción y conservación (representando un promedio de 96.85% al año), en menor medida en la modernización y construcción (representando un promedio de 3.15% al año). Lo anterior derivado principalmente al costo económico que representan dichas acciones y a los trámites de factibilidad antes de iniciar una obra.

Como causas indirectas se encuentran la inestabilidad económica, las diferencias entre niveles de gobierno, el crecimiento en la flota vehicular y los cambios climatológicos.

Entre los efectos principales, se encuentran los daños prematuros en la superficie de rodamiento, mayor probabilidad de accidentes por el estado físico de la superficie, menor posibilidad de acceso oportuno a servicios de salud y educación, mayor consumo de combustibles e insumos para el funcionamiento de vehículo motor, carga vial trasladada a vialidades colindantes, mayor costo por traslado de mercancías, periodos prolongados de traslado para el usuario; asimismo los sitios con desperfectos pueden implicar la proliferación de variedad insectos, lo que repercute de manera indirecta en la salud pública.

Este problema no solo implica una conectividad poco favorable, también implica afectaciones económicas por costos incurridos en el traslado, así como representa un desafío si lo que se espera es un desarrollo económico; de manera transversal al atender dicha situación se impacta en otros programas enfocados como por ejemplo a la equidad e igualdad de género, al desarrollo rural y al desarrollo empresarial.

De acuerdo con el Anuario Estadístico (SICT, 2023) el Estado ocupa el lugar 19 de acuerdo a los niveles de densidad de infraestructura carretera entre todas las entidades federativas del país. A nivel nacional Yucatán tiene una distribución porcentual de 3.03% con respecto al 100%, conformado por los Estados Unidos Mexicanos, en el ámbito de longitud de la red carretera.

Por otro lado, el rango a nivel nacional de acuerdo a la longitud ferroviaria es de 19 de los 32 contemplados.

Cabe señalar que, el Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCAY), reporta que del período

2020-2024 el crecimiento de la red se ha visto incrementada en un 4.5%; es decir, se ha tenido un enfoque poco significativo en acciones que tienen que ver con la construcción de infraestructura, mientras tanto en lo que respecta a la mejora de la red estatal en ese mismo periodo se atendió un 14.69% en promedio por año.

Dentro del territorio nacional y en particular en Yucatán la obesidad es un problema creciente con 44,224 casos registrados en 2022, lo que representa el 5.5% del total nacional. En tal sentido la presencia de una mala alimentación se refleja en un bajo rendimiento escolar y el consumo excesivo de alimentos no saludables provoca el incremento en enfermedades crónicas degenerativas a una temprana edad.

Para obtener un alimento adecuado con la seguridad e higiene en la preparación de desayunos escolares se debe contar con la infraestructura necesaria, para el diseño, planeación y los procedimientos administrativos necesarios en la contratación y ejecución de la obra pública requerida como la construcción de los comedores y bebederos de agua potable en las instalaciones de los diferentes niveles educativos de nuestro estado, que cumplan con las normas oficiales mexicanas para la preparación de los alimentos y con la calidad requerida para el pleno desarrollo de nuestro niños y niñas en nuestro estado.

Se resalta la importancia de fortalecer políticas públicas que promuevan una alimentación saludable y el acceso a actividades deportivas. La cultura física y el deporte desempeñan un papel clave en la prevención de enfermedades, el desarrollo integral de la población y la construcción de comunidades más activas y resilientes.

Por lo que es urgente tomar las medidas necesarias para que, a partir de las instancias educativas a nivel preescolar, primaria y secundaria se lleven a cabo acciones que permitan brindar a los escolares un espacio en donde se lleven a cabo, la construcción, equipamiento, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción y habilitación de inmuebles e instalaciones destinados al servicio de la educación para el mejoramiento de la infraestructura física educativa y eléctrica, con apego a los objetivos, políticas y prioridades del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, de conformidad con las propuestas que le dirijan la Secretaría de Educación.

En Yucatán, se observa una creciente demanda de vivienda en Mérida y otros centros urbanos, impulsada por el crecimiento económico y la migración interna (Data México, 2025). La solidez económica del estado y su calidad de vida atraen inversiones y nuevos residentes, lo que a su vez incrementa la presión sobre el mercado inmobiliario, especialmente en la capital. Factores como la gentrificación y el desarrollo de proyectos de gran escala sin ejercicios complementarios de planeación y ordenamiento territorial han generado aumento del costo del suelo para viviendas unifamiliares, por tal motivo se requiere una adaptación en las estrategias de planificación urbana y desarrollo de vivienda para optimizar el uso del suelo y ofrecer diversas opciones habitacionales.

Proyectos de gran escala como el Tren Maya también tienen el potencial de generar un impacto significativo en el desarrollo urbano y la demanda de vivienda en Yucatán. Se espera que este proyecto impulse el crecimiento económico y el turismo en la región, lo que podría traducirse en una mayor demanda de vivienda, tanto para residentes como para visitantes. Es crucial una planificación anticipada y cuidadosa alrededor de las rutas y estaciones del Tren Maya para gestionar los posibles efectos en la asequibilidad de la vivienda, la infraestructura y el medio ambiente.

Uno de los desafíos fundamentales en el sector de vivienda de Yucatán es el alto porcentaje de población con bajos ingresos y acceso limitado a financiamiento formal. Una proporción considerable de la población trabaja en el sector informal y percibe ingresos que se sitúan por debajo del costo estimado para cubrir las necesidades básicas (Data México, 2025). Esta situación dificulta el acceso a créditos hipotecarios tradicionales y subraya la necesidad de desarrollar mecanismos de financiamiento alternativos e inclusivos, adaptados a las realidades económicas de la población de bajos ingresos y trabajadores informales.

Las necesidades de vivienda de los grupos vulnerables, incluyendo las comunidades indígenas y los hogares de bajos ingresos requieren una atención especial (Cruz Calderón y Heijs, 2023). Estos grupos a menudo enfrentan mayores obstáculos para acceder a viviendas dignas y servicios básicos. El Programa Estatal de Vivienda debe abordar específicamente sus necesidades y considerar sus contextos culturales, como en el caso de las comunidades indígenas. Finalmente, la pérdida del conocimiento tradicional para la construcción de viviendas mayas y la disponibilidad de los materiales necesarios representan un desafío en términos de preservar el patrimonio cultural y promover prácticas de construcción sostenibles y adaptadas al clima local.

A pesar de la escasez y el alto costo del suelo urbano, aún existen oportunidades para el desarrollo de vivienda, aunque a menudo en áreas periurbanas (IMPLAN Mérida, 2023). Una planificación cuidadosa es esencial para asegurar que estas nuevas áreas cuenten con la infraestructura y la conectividad necesarias. El creciente interés en invertir en el mercado inmobiliario de Yucatán, impulsado por su sólido crecimiento económico y calidad de vida, presenta una oportunidad para que el programa estatal colabore con desarrolladores privados en la provisión de viviendas, siempre priorizando la asequibilidad y la equidad social.

Debido al crecimiento mencionado se incrementa a un más la importancia de la construcción, modernización y operación de plantas de tratamiento de aguas residuales, ya que son acciones clave para garantizar su reutilización y evitar la contaminación de los cuerpos de agua. Estas iniciativas se acompañan de programas de monitoreo y regulación del uso del recurso en sectores industriales, urbanos y rurales, así como campañas de concientización para fomentar su uso responsable. Aunque se observan avances en la gestión hídrica, persisten desafíos en la coordinación entre actores y la capacidad para atender las necesidades de todas las regiones. Este diagnóstico analiza los logros y retos en la protección y mejora de la calidad del agua, destacando su importancia para asegurar un suministro sostenible y de calidad a largo plazo.

Tabla 1. Sistemas de Tratamiento

Tipo de tratamiento	No. Plantas	Capacidad Instalada (L/s)	Caudal de Operación (Q máx Inst. L/s)
Lodos Activados	19	208.73	176.20
Anaerobio-Filtro percolador	13	535.00	414.0
Anaerobio- Biodiscos	1	25.00	30.0
Anaerobio-Humedal	1	2.46	2.0
Tanque séptico	5	16.02	13.0
Total	39	792.21	635.20

■ Fuente: Elaboración propia con datos de la Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán (2025)

El análisis realizado evidencia avances y desafíos en el manejo del saneamiento de aguas residuales. Si bien la reducción en el número de viviendas sin drenaje muestra una evolución positiva, la persistencia de problemas en el tratamiento y disposición del agua subraya la necesidad de fortalecer la infraestructura y optimizar su gestión. La alta dependencia de fosas sépticas y la limitada conexión a la red pública resaltan una distribución desigual de los servicios, mientras que la ineficiencia en el tratamiento del caudal disponible sigue siendo un reto. Estos factores son clave para garantizar el adecuado aprovechamiento y conservación del recurso hídrico en el largo plazo.

Sin embargo, en la mayoría de las comunidades rurales y de muy alta marginalidad del estado, uno de los principales problemas es la contaminación del agua, los alimentos y al medio ambiente por el fecalismo al ras del suelo, porque se carece de sistemas sanitarios adecuados para el confinamiento y tratamiento de las excretas humanas. El problema se acentúa en las épocas de lluvias, porque la materia fecal es arrastrada hasta las fuentes de abastecimiento, poniendo a la población en una situación agravante de salud, principalmente la población infantil considerada como la más vulnerable, resultando erogaciones mayores para restablecer la salud de la población afectada por males gastrointestinales o de origen hídrico, a través de mayores gastos en instalaciones y personal médico, esta situación es ocasionada por la carencia de sanitarios en las viviendas, ya que dadas las condiciones socioeconómicas no es posible construirlos con sus propios medios.

El saneamiento para el cumplimiento en la calidad del agua tratada que se vierte de nuevo al acuífero nos permite preservar nuestra única fuente de abastecimiento para consumo de la población. Actualmente la Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán (JAPAY) cuenta con 39 sistemas de tratamiento de aguas residuales y 20 cárcamos de rebombeo ubicados en la ciudad de Mérida y algunos en la zona conurbada; los sistemas existentes fueron diseñados con capacidad para sanear un caudal de 792.21 l/seg de aguas residuales municipales, actualmente están registrados 95,730 usuarios con servicio de drenaje, incluyendo viviendas, comercios y los servicios correspondientes, lo que representa un 25% de cobertura en el servicio de saneamiento con respecto al total de usuarios de la JAPAY.

Sin embargo, debido al deterioro de algunos de los sistemas de tratamiento que tienen cerca de 20 años en servicio y a las afectaciones por robo y vandalismo, hoy en día sólo 16 sistemas se encuentran con su proceso de tratamiento secundario en servicio, 8 sistemas están al 50% (con un módulo fuera de servicio) y 15 tienen el proceso de tratamiento secundario fuera de servicio en los cuales sólo operan las bombas de los cárcamos receptores para mantener los niveles “bajos” en las redes de drenaje y las unidades de tratamiento primario o sedimentación, por lo que es necesario la rehabilitación de los sistemas.

Para garantizar el correcto funcionamiento de las plantas de tratamiento para el saneamiento del agua residual, además de la inversión en la rehabilitación de la infraestructura que hoy en día se encuentra sin materiales suficientes para su conservación, ya que al no atender de manera oportuna las necesidades e incidencias no se puede garantizar el saneamiento continuo y correcto de las aguas residuales y los lodos generados, lo cual pone en riesgo la salud de la población.

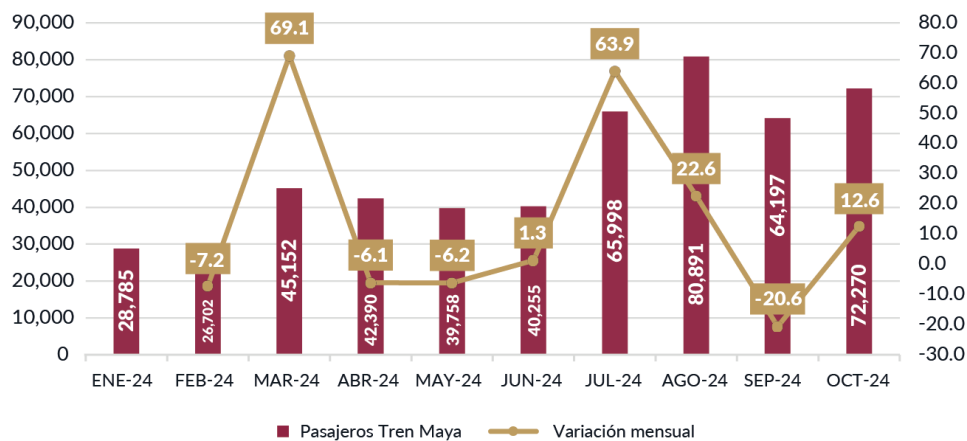
En los municipios y comunidades rurales del estado, a excepción de Mérida y Umán, no se cuentan con plantas de tratamiento ni sistemas de drenaje sanitario, lo que se utiliza en algunas viviendas

son sumideros artesanales, biodigestores y fecalismo al aire libre.

La presente administración integra al estado en corredores logísticos y turísticos mediante proyectos como el Tren Maya y la modernización del puerto de altura, que buscan conectar regiones clave y aumentar la capacidad de comercio internacional. Estas iniciativas pretenden impulsar el desarrollo económico y social en áreas rurales y urbanas, incorporando criterios de sostenibilidad. Su objetivo es generar conectividad y oportunidades económicas a nivel regional y global, fortaleciendo la competitividad del estado.

De acuerdo con el Gobierno Federal (2023) en Yucatán, el Tren Maya opera sobre 2,297.3 km de vías férreas, que representa 19.4% de total de la ruta del Tren Maya. Además, se planea una extensión de casi 60 km hacia el puerto de altura de progreso, enfocada en el transporte de carga. Asimismo, Yucatán cuenta con cinco de las estaciones del Tren Maya: Maxcanú, Teya, Mérida, Tixkokob, Izamal y Chichén Itzá.

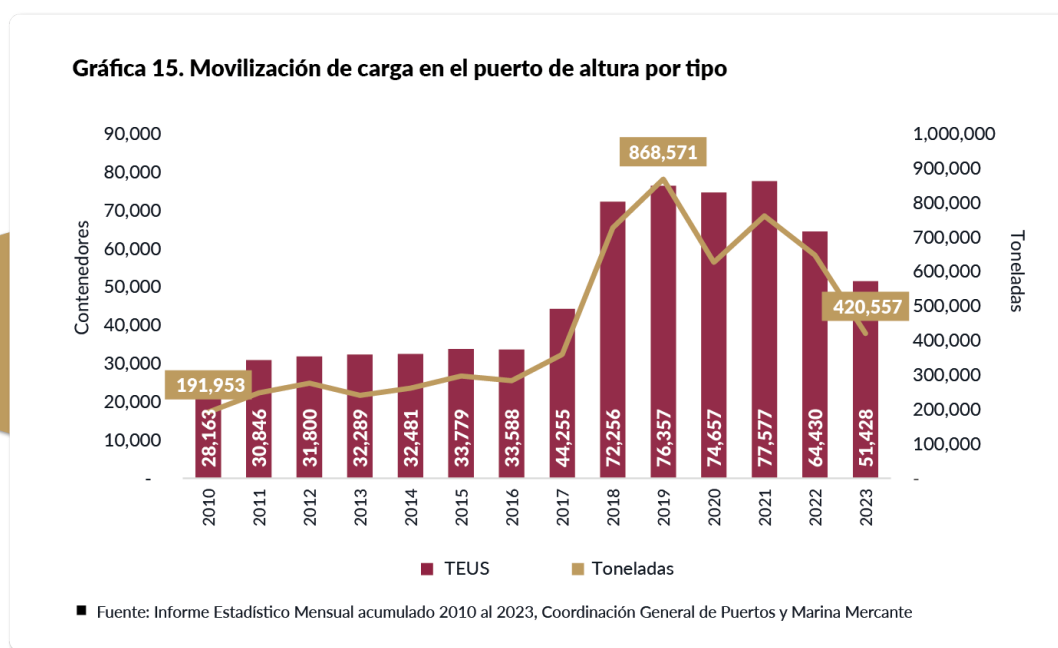
Gráfica 14. Distribución de pasajeros del Tren Maya



■ Fuente: Reporte operativo de red ferroviaria de México, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario

De enero a octubre de 2024, según datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) el Tren Maya ha transportado a 506 mil 398 pasajeros, esto representa el 71.4% de todos los pasajeros en trenes turísticos en el país. Desde el inicio de operación en enero de 2024, se ha generado una tendencia positiva, el mes de agosto ha sido el mes con mayor demanda con 80 mil 891 pasajeros, lo que representa 22.6% en comparación en el mes de julio. Por otro lado, de acuerdo con la Secretaría de Marina (2025) el puerto de altura de progreso en el mes de marzo en 2025 registró la llegada de 174 mil 310 pasajeros de cruceros al puerto de Progreso, lo que representa un crecimiento de 134% de respecto al mismo mes en 2024.

En cuanto al comercio, el informe Estadístico de los Puertos de México en marzo de 2025 se registró el movimiento de 13 mil 916 contenedores, lo que representa una reducción del -6.4% con respecto al mismo periodo en 2024; en el mismo sentido, se movilizaron 104 mil 936 toneladas de mercancía, observando una reducción del -8.8% en este aspecto en el estado.



El Puerto de Altura de Progreso tuvo un crecimiento constante en el volumen de contenedores y toneladas movilizadas desde 2010 hasta 2019, este último fue el año en donde su obtuvo el mayor movimiento de toneladas con más de 868 mil toneladas, mientras que el mejor año para los contenedores fue 2021 con 77 mil 577 contenedores, siendo estos dos los mejores resultados en los últimos 13 años.

El Tren Maya y el Puerto de Altura de Progreso representan avances significativos en la conectividad y el comercio en Yucatán, alineados con el objetivo de fortalecer la competitividad del estado y generar oportunidades económicas a nivel regional y global. El sistema ferroviario ha impulsado el turismo con sus cinco estaciones estratégicas y proyecta una extensión hacia el puerto para transporte de carga, lo que refuerza la logística regional. Por su parte, el puerto ha consolidado su

papel en el comercio nacional, aunque en 2023 enfrentó desafíos con caídas en el volumen de contenedores exportados y toneladas movilizadas. Estos proyectos reflejan un esfuerzo por integrar al estado en corredores logísticos y turísticos, aunque persisten retos que requieren atención para maximizar su impacto en el desarrollo económico y social.

En referencia a la vía férrea, de acuerdo a Anuario se cuenta con 1,069 kilómetros de vía férrea, de los cuales un 98.60% son troncales y ramales, un 1.40% son secundarias y un 0% particulares, esto representa el 3.86% de la distribución porcentual de la infraestructura de transportes y comunicaciones con respecto a la longitud de la red ferroviaria del 100% representado por los Estados Unidos Mexicanos. Asimismo, en 2023, se tiene un registro de 45,839.2 pasajeros en transporte ferroviario, de los cuales 0.2% viaja en servicio primera exprés 0.1% en servicio económica social, 0.1% en servicio económica turística y 99.6% en suburbano.

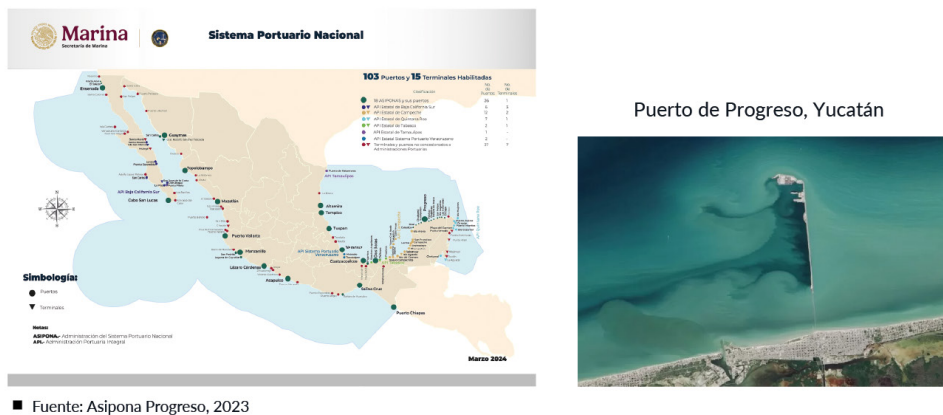
En lo que respecta a la carga transportada por transporte ferroviario, en 2022 se transportó un total de 67, 866 toneladas y en 2023 un total de 71, 073, una variación porcentual de 4.7% entre un año y otro. Los datos anteriores, permiten verificar que en el Estado aún existen carencias en materia de infraestructura carretera y ferroviaria, las condiciones en las que se encuentran las vialidades interfieren mucho en la calidad de servicio ofrecido a los usuarios.

En años recientes, el Puerto de Progreso y su hinterland han experimentado un notable crecimiento tanto en población como en poder adquisitivo, lo que ha impulsado el consumo en la región. Este fenómeno, sumado al aumento de la inversión pública y privada aunado al crecimiento del sector de la construcción, ha generado un fuerte dinamismo económico en el área de influencia del puerto.

Adicionalmente, factores como la entrada en operación del Tren Maya, el desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y el impulso a la carga de cabotaje y al tráfico marítimo de corta distancia han reforzado esta tendencia de crecimiento.

Si bien el escenario aún presenta retos clave por resolver, ofrece condiciones favorables para aprovechar fenómenos como el nearshoring, asociado al cambio estructural en la localización de empresas internacionales, entre otras estrategias emergentes en la reorganización de cadenas de suministro. A continuación, se examinan con mayor detalle los aspectos arriba mencionados.

Figura 1. Puerto de Progreso en el Sistema Portuario Nacional



La zona de influencia de Puerto Progreso (Hinterland) está constituida primeramente por los estados integrantes de la Península de Yucatán (Campeche, Quintana Roo y Yucatán), así como por otros estados del centro y norte del país, siendo el más representativo la Ciudad de México. Sin embargo, es el propio estado de Yucatán, lugar de ubicación del puerto, su principal receptor o emisor de las cargas que pasan por el mismo, debido a que los posibles servicios de carga para el abasto de los estados de Quintana Roo y Campeche siguen resolviéndose principalmente por vía terrestre, a partir de los centros de acopio, principalmente de la Ciudad de México ³.

Los principales productos que se importan y cuyo destino se ha identificado en los distintos estados del país, son: soya, maíz, trigo, productos para maquila, aceites vegetales, maquinaria, papel, resinas, jarabe de maíz, coque, entre otros. El estado de Yucatán representa históricamente el 95.2% de la carga total de altura de importación operada en el puerto.²

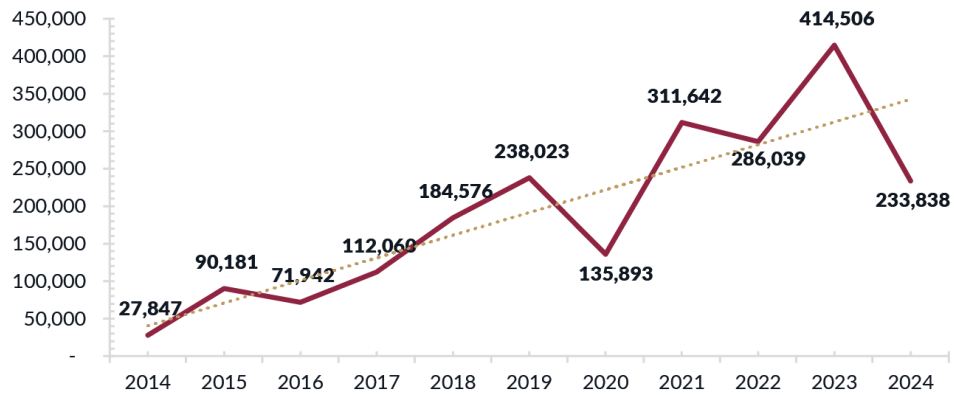
El movimiento portuario en el Puerto de Progreso, para el período de 2014 a 2024, registró tendencias ascendentes de crecimiento en términos de toneladas en cada una de las líneas de negocio que se operan, con dicha tendencia incremental a partir de 2021 en los casos de la carga de Otros Fluidos y de la línea de negocio de Cruceros (en número de pasajeros), como se describe a continuación:

En términos de toneladas manejadas anualmente durante el período considerado, la línea de negocio de Carga General en el Puerto de Progreso presentó una tendencia ascendente, pasando de 27.8 miles de toneladas en 2014, a 233.8 miles en 2024, como puede observarse en la siguiente gráfica:

³ Con información del Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Progreso y Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán 2020-2025.

² Ídem.

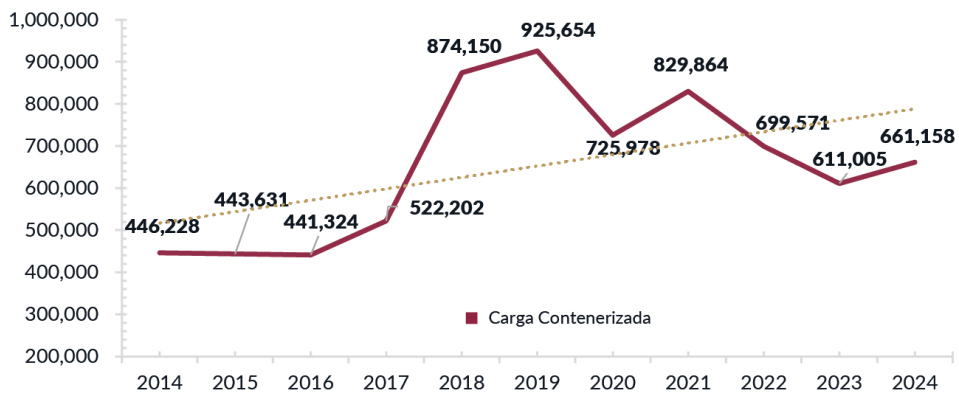
Gráfica 16. Movimiento Portuario por la línea de Negocio: Carga General 2014-2024 (Toneladas)



■ Fuente: ASIPONA, Puerto Progreso. 2024

La Carga Contenerizada registró en el período estudiado una tendencia ascendente en términos de manejo de toneladas, pasando de 446.2 mil toneladas en 2014, a 661.2 miles en 2024 (ver la gráfica siguiente):

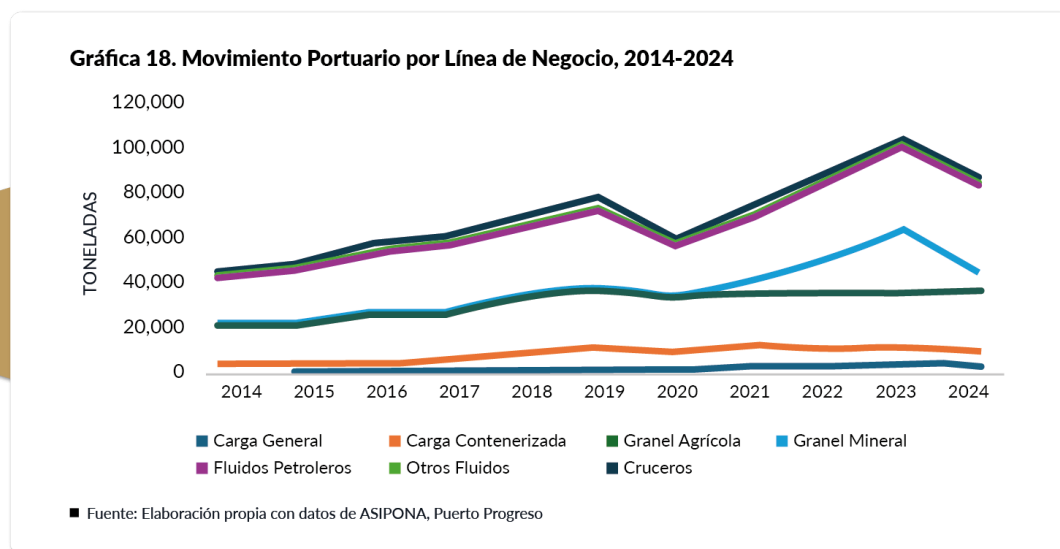
Gráfica 17. Movimiento Portuario por línea de Negocio: Carga Contenerizada 2014-2024 (Toneladas)



■ Fuente: ASIPONA, Puerto Progreso. 2024

Para la Carga de Granel Agrícola se observó, durante el período de análisis, una tendencia creciente, al pasar de 1,640.3 toneladas en 2014, a 2,676.0 en 2024, como se presenta en la gráfica 18:

Finalmente, en el siguiente gráfico se representa el movimiento portuario total durante el período bajo estudio por cada una de las líneas de negocio arriba analizadas:



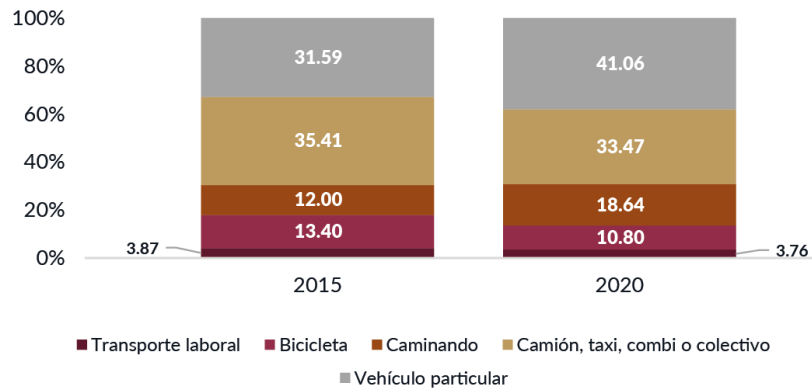
El fortalecimiento de las redes de transporte y telecomunicaciones emerge como un componente fundamental para impulsar un desarrollo más integrado y sostenible. Mediante inversiones en infraestructura que incorporan criterios de sostenibilidad, se avanza en la implementación de sistemas de transporte público eléctrico, carreteras inteligentes y la expansión de internet de alta velocidad, especialmente en comunidades rurales. Estas acciones buscan mejorar la movilidad y reducir las brechas de conectividad digital, aspectos que inciden directamente en la calidad de vida y las oportunidades de la población.

En 2020, la entidad según datos del INEGI (2024), el reparto de modal o distribución de usuarios según medio de transporte para ir a trabajar ubicó al vehículo particular con 41%, mientras que las opciones sostenibles como el transporte público, caminar y bicicleta registraron 33.4%, 18.64% y 10.8%, respectivamente. En cuanto al reparto modal de la población que asiste a la escuela, el medio de traslado protagonista es el caminar con 40.3%, seguido del vehículo particular 31.2%, mientras que el transporte público y la bicicleta, 23.5 y 7.3% de la población. Estos datos reflejan variaciones en la elección del transporte para trabajo y estudio, destacando el mayor uso del vehículo particular para el trabajo y una mayor proporción de personas que caminan para asistir a instituciones educativas.

En comparación con los datos de 2015 y 2020, los medios de traslado sostenibles (Transporte público, bicicleta y caminar) al lugar de trabajo han mejorado registrando el 62.9% de la población, esto representa un aumento de 2.1 puntos porcentuales. Asimismo, en estos medios de traslados

al lugar de estudio, se registró un uso de 74.9% de la población, cifra que representó un aumento de 3.7 puntos porcentuales.

Gráfica 19. Reparto modal a lugar de trabajo



Los datos de INEGI acerca del reparto modal hacia el lugar de trabajo en 2015 y 2020, muestran un aumento en el uso de vehículo particular, que pasó de 31.59% en 2015 a 41.06% en 2020. El transporte público (camión, taxi, combi o colectivo) disminuyó ligeramente, del 35.41% a 33.47%. Por otro lado, caminar aumentó de 12.00% a 18.64%, mientras que el uso de la bicicleta descendió de 13.40% a 10.80%. Esto indica una tendencia hacia un mayor uso del vehículo particular y caminar, en detrimento de la bicicleta y el transporte público (Intercensal 2015 y Censo de población 2020, INEGI).

Gráfica 20. Tasa de heridos por accidentes terrestre por cada 100 mil habitantes en Yucatán

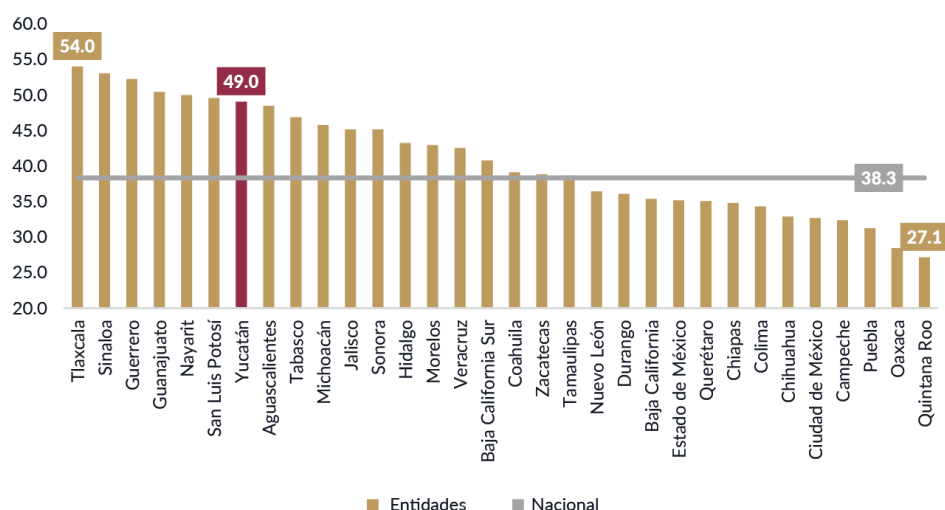


En este contexto, de acuerdo con la Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación del INEGI (2023) Yucatán ha experimentado un notable incremento en el registro de vehículos motorizados, al pasar de 289.81 vehículos por cada mil habitantes en 2013, a 429.86 vehículos por cada mil habitantes en 2023. Esto representó un incremento de 48.3% en la tasa, superando así la media nacional de 44.4%. Este aumento en el número de vehículos está directamente relacionado con la alta tasa de accidentes viales; de hecho, datos de la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (2024) muestran que el estado ocupa el segundo lugar a nivel nacional en heridos por accidentes de tránsito, registrando 223.01 heridos por cada 100,000 habitantes.

Desde 2013, Yucatán ha mantenido una tasa de heridos por accidentes terrestres consistentemente superior al promedio nacional, con un aumento notable en los últimos años. Desde 2021, la tasa en Yucatán se ha incrementado, superando los 200 heridos por cada 100,000 habitantes en 2022 y 2023, mientras que el promedio nacional se ha mantenido estable entre 60 y 80. Esta tendencia podría estar vinculada al crecimiento vehicular y a las condiciones del tránsito local.

Por otro lado, la percepción del transporte público en Yucatán muestra una tendencia positiva. Según datos de la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental en 2023, el estado alcanzó una satisfacción de 49% entre los usuarios mayores de 18 años, superando el promedio nacional de 38.3%. Además, Yucatán ha registrado un incremento de 14.3 puntos porcentuales en la satisfacción con el servicio de transporte público desde 2013, colocándose en el quinto lugar a nivel nacional en este aspecto.

Gráfica 21. Porcentaje de satisfacción con el servicio de transporte público



■ Fuente: Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2023, INEGI

Sin embargo, datos del INEGI (2023) demuestran que el estado presenta una baja densidad de transporte público en relación con el parque vehicular, ocupando el lugar 25 a nivel nacional, con una tasa de 28.9 unidades por cada 10,000 vehículos motorizados registrados. Esta cifra es considerablemente inferior al promedio nacional de 94.35. Estos datos reflejan una situación compleja en términos de movilidad y seguridad vial, aunque también destacan avances en la percepción del transporte público.

Del mismo modo, la movilidad en Yucatán enfrenta retos significativos, especialmente en términos de seguridad vial y gestión del creciente parque vehicular. El aumento en el número de vehículos motorizados y la alta cantidad de heridos por accidentes subrayan la necesidad de mejorar la seguridad en las vías del estado. Sin embargo, el panorama presenta también fortalezas: aunque la densidad de transporte público en Yucatán es baja comparada con el promedio nacional, la satisfacción de los usuarios ha mejorado considerablemente, situando al estado por encima de la media nacional en este indicador. Este dato refleja una percepción positiva de la calidad del servicio de transporte público, destacando una fortaleza en el contexto de la movilidad. La importancia de abordar estos retos y oportunidades radica en el potencial de la movilidad para impulsar el desarrollo económico y social, mejorar el bienestar de la población y garantizar un entorno más seguro y accesible para todos los yucatecos.

El diagnóstico sobre movilidad y conectividad en Yucatán revela un aumento sostenido del uso del vehículo particular y del parque vehicular, mientras que los medios de transporte sostenibles mantienen una participación variable. Uno de los principales desafíos en esta materia es la insuficiencia de infraestructura adecuada y segura, especialmente para modos activos y no motorizados, lo cual afecta de forma desproporcionada a grupos vulnerables, como personas adultas mayores y con discapacidad, quienes enfrentan mayores barreras físicas y riesgos en el entorno vial.

A esta problemática se suman factores como el incremento en la contaminación atmosférica, derivado del crecimiento del parque vehicular motorizado, y la falta de trayectos seguros y continuos para peatones y ciclistas, tanto en zonas urbanas como rurales. En particular, la infraestructura ciclista en el estado es limitada, fragmentada y con baja cobertura territorial, lo que restringe su uso como medio de transporte cotidiano. Actualmente se cuenta con aproximadamente 215 km de infraestructura ciclista, de los cuales solo 71.7 km fueron construidos por el Gobierno del Estado. Esta red representa menos del 5 % de la infraestructura vial urbana, lejos del mínimo del 10 % recomendado por la NOM-004-SEDATU-2023.

Esta carencia resulta especialmente preocupante si se considera que el 39.4 % de los hogares en Yucatán reporta tener al menos una bicicleta de uso cotidiano, el porcentaje más alto del país, y que en municipios del interior esta proporción alcanza entre 70 y 75 % (Censo de Población y Vivienda, 2020), reflejando una fuerte dependencia del transporte activo. Sin embargo, esta misma población enfrenta altos niveles de riesgo: Yucatán ocupa el segundo lugar nacional en siniestros viales entre vehículos y ciclistas, con un 9.25 % de accidentes involucrando bicicletas, frente a un promedio nacional apenas superior al 1 % (INEGI, 2023). En 2024, se registraron 256 muertes por siniestros viales, de las cuales 16 fueron de ciclistas, lo que representa un promedio de 1.3 decesos mensuales entre usuarios de bicicleta (ATUS-INEGI, 2024).

La falta de planeación intermunicipal, mantenimiento y conectividad con equipamientos ha impedido la consolidación de un sistema ciclista funcional, afectando especialmente a personas de bajos ingresos, jóvenes estudiantes, trabajadoras del sector informal y habitantes de zonas rurales, quienes dependen de la bicicleta por razones económicas o de accesibilidad territorial. Según la ENOE e INEGI, el 7 % de los viajes al trabajo y el 3 % de los trayectos escolares en Mérida se realizan en bicicleta. Asimismo, la ENIGH 2018 revela que Yucatán encabeza el país con 57 bicicletas por cada 100 hogares, cifra superior a la de automóviles.

Otro obstáculo es la ausencia de infraestructura estratégica para el resguardo seguro de bicicletas, lo que limita la intermodalidad del sistema de transporte. No existen políticas públicas ni infraestructura adecuada en centros de transferencia, instituciones, zonas comerciales o espacios recreativos. De acuerdo con el IMDUT y el Observatorio de Movilidad (2023), el 80 % de las rutas ciclistas en Mérida no concluyen en puntos de intermodalidad con paraderos de transporte público. A esto se suma el robo de bicicletas como uno de los delitos más comunes no denunciados, especialmente en el centro de Mérida y en zonas universitarias (ENSU, 2023).

En cuanto a la infraestructura peatonal, se identifican serias deficiencias en términos de accesibilidad universal. La mayoría de los espacios públicos y vialidades en Yucatán no cumplen con los estándares establecidos por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) ni con la NOM-034-SEDA-TU-2022. Sólo el 38.6 % de las banquetas en Mérida tiene una anchura mayor a 1.20 m, el mínimo recomendado para garantizar accesibilidad (IMPLAN Mérida, 2021).

Esta deficiencia afecta directamente a una población significativa: el 12.4 % presenta alguna discapacidad o limitación para caminar, ver o desplazarse, y el 10.2 % tiene 60 años o más (INEGI, 2020). Según la ENVIPE (2022), el 33.5 % de las personas con discapacidad reporta como principal barrera la ausencia de infraestructura adecuada en la vía pública.

La falta de medidas efectivas de seguridad vial ha convertido a peatones y ciclistas en los usuarios más vulnerables del espacio público. En 2022, más del 34 % de las muertes por hechos de tránsito corresponden a estos grupos. En la Zona Metropolitana de Mérida, el 88.8 % de los siniestros fatales ocurre en vialidades primarias con velocidades superiores a los 50 km/h y sin infraestructura segura (IMDUT, 2023). Esta situación también impacta zonas escolares, donde el 60 % de los cruces carecen de semáforos peatonales, señalización adecuada o vigilancia continua (IMPLAN Mérida, 2022).

Además, Yucatán carece de una política pública estatal que fomente la creación de zonas peatonales o áreas “Zona 30” (velocidad máxima de 30 km/h), como recomiendan la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU). El 60 % de los siniestros con víctimas peatones ocurre en zonas residenciales o comerciales sin cruces seguros ni pacificación del tránsito (INEGI – ATUS, 2022).

En localidades menores a 15 mil habitantes, el 40.3 % de los traslados se realiza caminando, pero no existen programas de urbanismo táctico ni control de velocidad. La velocidad excesiva es el principal factor de mortalidad: según la OMS (2023), el riesgo de muerte por atropellamiento se multiplica significativamente al aumentar la velocidad de impacto.

Otro factor limitante es la falta de estudios sistemáticos, actualizados y prospectivos de movilidad. Esta carencia obstaculiza la planificación de sistemas de transporte sostenibles y dificulta la formulación de políticas públicas eficaces. El último estudio integral de movilidad urbana de la Zona Metropolitana de Mérida (PIMUS) fue publicado en 2016 y no contempla el crecimiento post pandemia ni el aumento del parque de motocicletas (+164 % entre 2010 y 2021, INEGI).

Sólo el 10 % de los 106 municipios del estado cuenta con diagnósticos básicos de movilidad local, y la mayoría carece de enfoques multimodales, análisis de escenarios o georreferenciación (SEDATU, 2023). También se evidencia una ausencia de metodologías unificadas y herramientas tecnológicas para la movilidad, lo cual limita la alineación con políticas nacionales. Según ONU-Hábitat (2023), las ciudades sin estudios prospectivos tienen un 30 % más de probabilidad de sobredimensionar o subutilizar infraestructura.

La falta de integración de criterios de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS) en la planeación urbana ha generado patrones de expansión con baja densidad habitacional, grandes distancias a servicios y trabajo, y exclusión de modos no motorizados. Más del 73 % del crecimiento urbano reciente en la Zona Metropolitana de Mérida (ZMM) ha ocurrido en zonas periféricas con escasa conectividad (SEDATU, 2023). Además, el 41 % de los nuevos fraccionamientos se encuentra a más de 1.5 km del transporte público más cercano (IMPLAN Mérida, 2022), lo que incrementa la dependencia del vehículo privado.

Esto repercute en la economía de las familias: el 26.7 % de los hogares destina más del 20 % de su ingreso mensual al transporte, superando los niveles recomendados para una movilidad asequible (ENIGH, 2022).

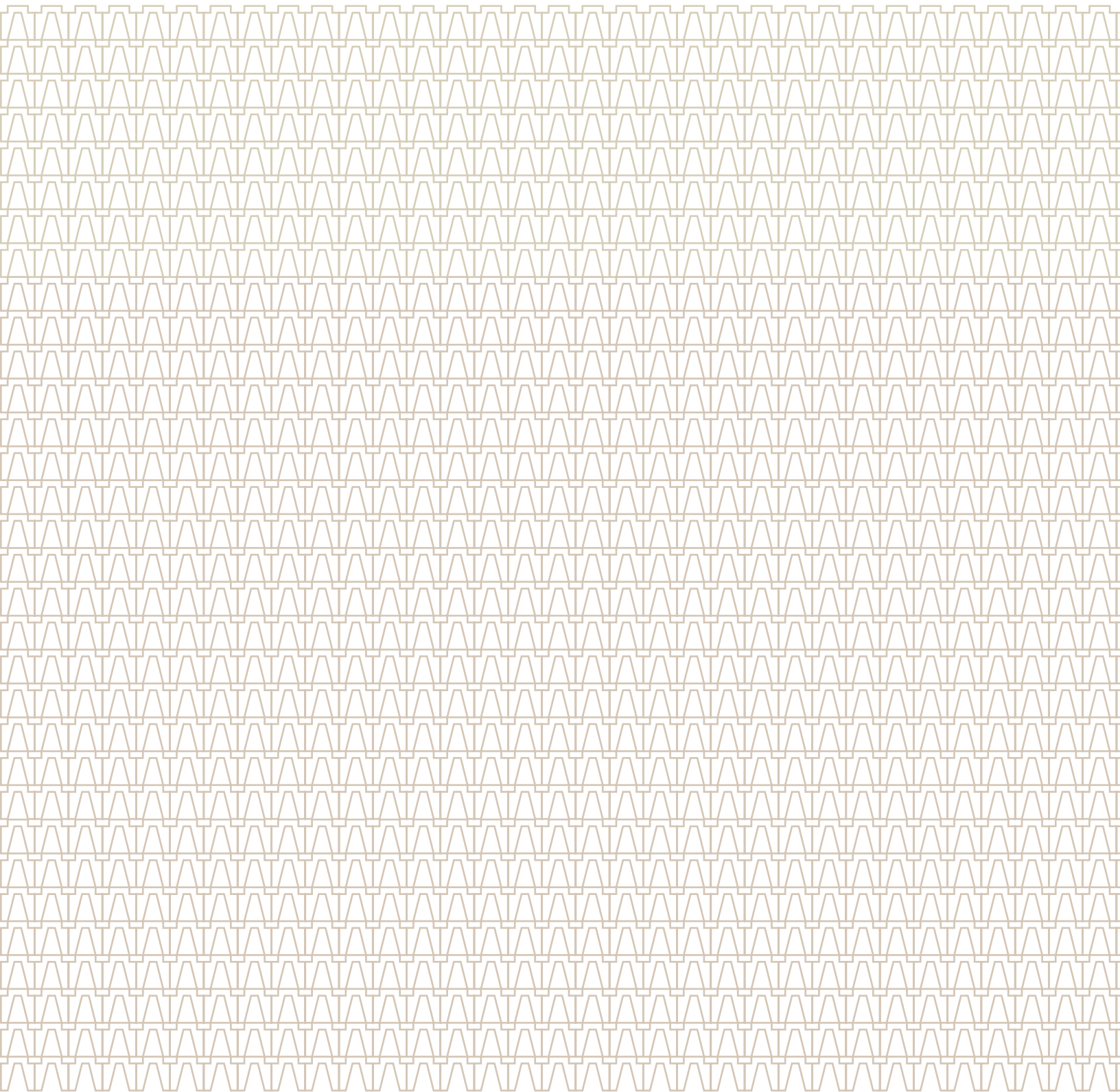
Finalmente, Yucatán enfrenta una fragmentación del espacio público y la ausencia de redes verdes y corredores peatonales, lo cual limita la cohesión urbana y el acceso equitativo al espacio público. Aunque los parques y áreas verdes tienen alto valor social, ambiental y recreativo, su falta de interconexión reduce significativamente su uso y beneficios. El 48.6 % de las colonias del sur y poniente de Mérida no cuenta con un parque público accesible a menos de 500 metros (INEGI, 2020), y sólo el 2.37 % del suelo urbanizado está destinado a espacios públicos efectivos, muy por debajo del 15 % recomendado por ONU-Hábitat.

La desconexión entre áreas verdes y la escasa infraestructura peatonal impiden el pleno aprovechamiento de proyectos como el Parque Lineal “Los Paseos”. Según encuestas comunitarias (Laboratorio Urbano, Universidad Modelo, 2023), la principal mejora deseada por usuarios es la continuidad del corredor y su conexión con otros servicios urbanos, lo que reafirma la necesidad de integrar estos espacios en una red urbana continua, segura y ecológica.

En conclusión, Yucatán posee un gran potencial para el crecimiento de su infraestructura y desarrollo regional, con importantes áreas de oportunidad en sectores clave como carreteras, vías férreas, puertos y conectividad digital. Sin embargo, existe una necesidad importante de fortalecer la inversión en obra pública para acelerar el avance necesario para garantizar servicios esenciales de calidad, afectando directamente el bienestar de la población y las posibilidades de un desarrollo más inclusivo. Aunque se han registrado avances, como la mejora en el acceso a internet, gran parte

del estado aún enfrenta un considerable rezago digital.

Fortalecer y consolidar proyectos de infraestructura pública resulta esencial para impulsar un desarrollo más sostenible y equitativo, capaz de mejorar la calidad de vida de las comunidades y promover el crecimiento económico regional. Las perspectivas son prometedoras, siempre que se priorice la inversión en infraestructura estratégica que permita integrar más áreas del estado y reducir las brechas existentes.



V. Prioridades del Desarrollo

En el marco del Renacimiento Maya se presentan las Prioridades del Desarrollo que guiarán la acción gubernamental durante los próximos años. Estos temas estratégicos representan la conexión entre el conocimiento técnico y la voz ciudadana concretando las necesidades más apremiantes de nuestra sociedad.

Las Prioridades del Desarrollo son temas estratégicos que surgen de un análisis y jerarquización de problemáticas identificadas en el diagnóstico. Representan los ámbitos clave donde deben concentrarse los esfuerzos institucionales para impulsar el bienestar social, el crecimiento equilibrado y la sostenibilidad en el territorio. En este apartado del PMP se enlistan las Prioridades identificadas para este Programa de Mediano Plazo, la descripción de cada una y los problemas públicos relacionados. Estas prioridades permiten organizar y focalizar las intervenciones públicas asegurando que los recursos se destinen a las áreas de mayor impacto.

Las Prioridades del Desarrollo son un reflejo de la determinación de un gobierno que actúa con sentido histórico y responsabilidad social, que atiende primero lo más urgente sin dejar a un lado las bases para un cambio duradero y garantizar que ningún yucateco se quede atrás. Cada Prioridad responde a problemas concretos y servirá como guía para orientar las Políticas Públicas hacia los resultados que nuestra población espera y merece. Con esta planeación estratégica Yucatán avanza paso a paso hacia su versión más justa y próspera.

Prioridades del Desarrollo Identificadas

1. Infraestructura para el bienestar de Yucatán y sus municipios.
2. Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad.
3. Modernización y articulación logística del tren maya, puerto de altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste.

Infraestructura para el bienestar de Yucatán y sus municipios: Construcción y mantenimiento a espacios públicos funcionales e inclusivos para detonar la competitividad y desarrollo social, mediante estrategias integrales articulando la provisión de servicios básicos, y que, a su vez, generen crecimiento económico sustentable, además de impactos positivos en la educación y la salud, que coadyuven en el abatimiento de la pobreza, así como también mejorar la accesibilidad en la población y los servicios que favorezcan el bienestar de la población.

Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad: Infraestructura vial con diseño idóneo al tránsito existente, procurando una movilidad universal en zonas de alta carga vial para lograr una movilidad y conectividad eficiente para la seguridad de los transeúntes de zonas urbanas y rurales.

Modernización y articulación logística del tren maya, puerto de altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste: La modernización del Puerto de Altura de Progreso permitirá optimizar los procesos logísticos, mejorar la eficiencia en el manejo de mercancías y elevar su competitividad, posicionándolo como un nodo clave para el comercio y la conectividad en la península de Yucatán. Este desarrollo proyecta beneficios significativos tanto a nivel local como nacional, al generar empleos, atraer inversión y consolidar un entorno favorable para el comercio exterior y el impulso del nearshoring en México.

Como nodo logístico estratégico, el Puerto de Altura enfrenta desafíos importantes relacionados con su capacidad operativa, eficiencia energética y sostenibilidad ambiental. Por ello, se busca incrementar su productividad mediante la atención a buques de mayor calado, reduciendo así el consumo energético, los tiempos de traslado y los costos logísticos. Paralelamente, se fortalecerán prácticas que minimicen el impacto ambiental, al tiempo que se ampliará la infraestructura física del puerto para mejorar el acceso, la eficiencia y la capacidad de respuesta ante una creciente demanda comercial.

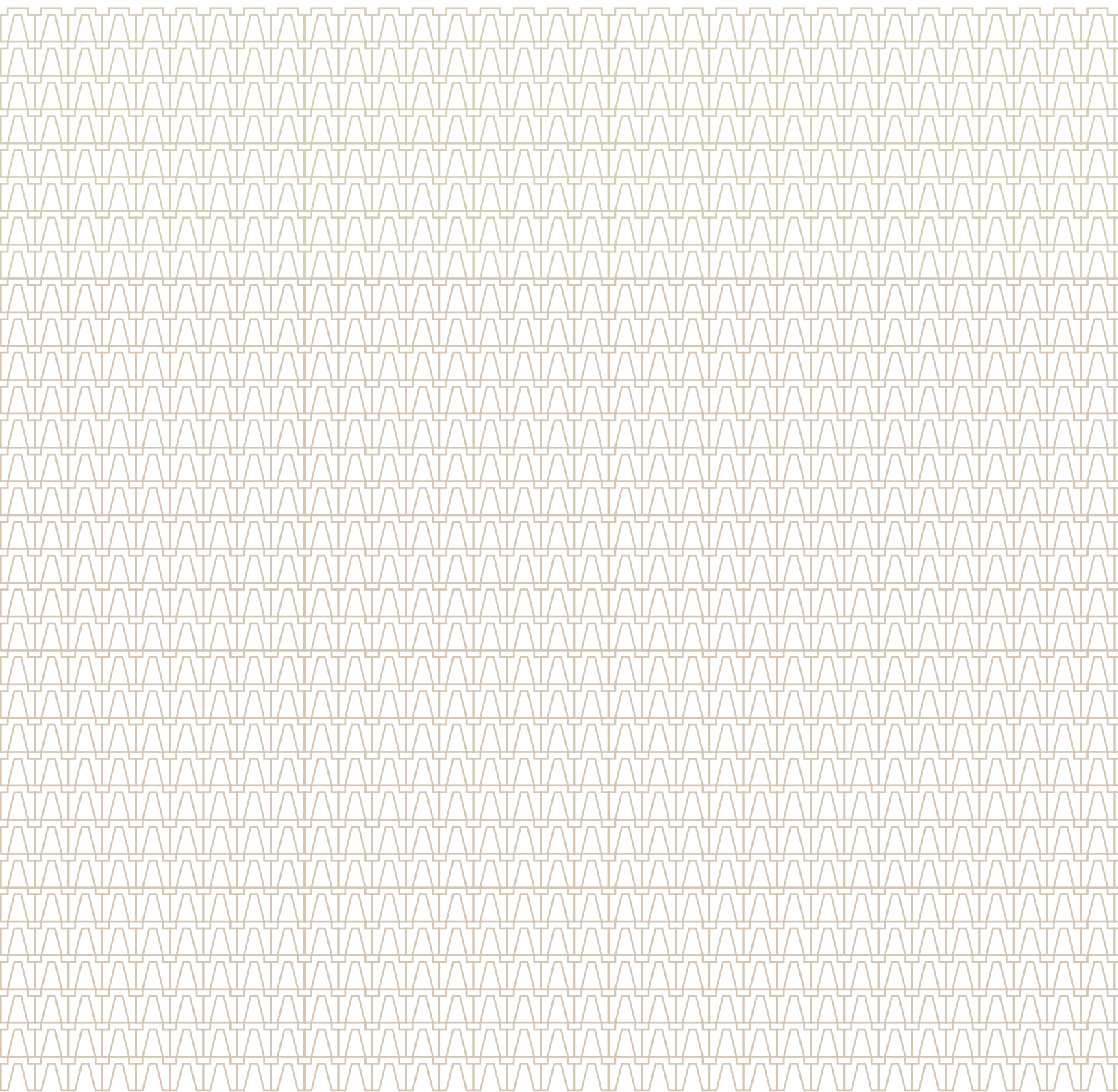
A pesar de la puesta en marcha del Tren Maya como infraestructura de gran alcance para el sureste del país, persisten importantes desafíos en materia de conectividad logística y turística en su zona de influencia. La limitada integración con centros logísticos nacionales y la insuficiente conexión con terminales intermodales de carga restringen el aprovechamiento de esta vía ferroviaria para el transporte eficiente de mercancías. Asimismo, la falta de articulación entre el Tren Maya, el transporte público local y los sistemas de movilidad no motorizada dificulta el acceso fluido de visitantes y residentes, limitando el impacto económico esperado de esta obra y reduciendo su potencial como detonante del desarrollo regional. En este contexto, se vuelve prioritario contar con una infraestructura vial moderna, segura y adecuada a las necesidades reales del tránsito actual. Para ello,

se impulsará una red de movilidad con diseño funcional, que contemple el tránsito de carga y de personas, tanto en zonas urbanas como rurales. Esta infraestructura deberá incorporar criterios de inclusión y accesibilidad; así como, soluciones de ingeniería que respondan a las zonas de alta carga vial, con el objetivo de lograr una movilidad segura, eficiente y conectada para todos los usuarios.

Problemas Públicos Identificados

Tabla 2. Problemas Públicos Identificados derivado de las prioridades del desarrollo

Prioridad del Desarrollo	Problema Central
Prioridad 1: Infraestructura para el bienestar de Yucatán y sus municipios	Escasa oferta en infraestructura pública en servicios básicos para el bienestar de los habitantes del Estado de Yucatán
Prioridad 2: Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad	Los usuarios de zonas rurales y urbanas incurren en altos costos de traslado debido a la infraestructura vial insegura e ineficiente así como la falta de conectividad y desintegración territorial
Prioridad 3: Modernización y articulación logística del Tren Maya, Puerto de Altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste	Infraestructura deficiente y limitada articulación del Puerto de Altura de Progreso con el Tren Maya y la red vial Estatal



VI. Objetivos y Estrategias

En el Gobierno del Estado estamos convencidos de que la verdadera transformación se construye con una visión clara de lo que se debe hacer para lograr los resultados deseados.

Para lograr lo anterior, cada Prioridad del Desarrollo se atiende a través de los Objetivos y las Estrategias que se presentan en esta sección y que han sido diseñados para traducir las necesidades en acciones institucionales efectivas.

Cada Objetivo representa un ideal que contribuye directamente a la solución de los problemas identificados. Las Estrategias, por su parte, detallan el conjunto de acciones coordinadas que permitirán alcanzar dichos objetivos, asegurando un enfoque integral y multisectorial. Esta estructura garantiza que las intervenciones públicas no solo respondan a las problemáticas actuales, sino que además generen las condiciones para un desarrollo sostenible e incluyente.

Al establecer esta clara relación entre Objetivos y Estrategias, el Programa de Mediano Plazo se consolida como instrumento fundamental para materializar lo plasmado en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, asegurando que cada acción institucional contribuya a mejorar la calidad de vida de los yucatecos.

Prioridad del Desarrollo 1: Infraestructura para el bienestar en Yucatán y sus municipios

Objetivos

- Optimizar la inversión en infraestructura pública en los municipios que genere oportunidades y bienestar a la población.
- Enfrentar los rezagos en infraestructura urbana para disminuir la inequidad en los municipios de Yucatán.
- Incrementar la infraestructura y el sentido de pertenencia con acceso a servicios públicos dignos.
- Aumentar la construcción de infraestructura, así como la cobertura de los servicios básicos mediante el fortalecimiento de las mismas, para el desarrollo de actividades individuales, así como el interés en actividades recreativas, en zonas de mayor rezago.

Estrategias

- Priorizar la inversión destinada a proyectos estratégicos en los municipios.
- Promover la ampliación del acceso al presupuesto de proyectos previamente elaborados.
- Reconocer la cooperación de los tres niveles de gobierno para un crecimiento en infraestructura ordenado y eficiente.
- Abatir rezagos en infraestructura para el bienestar en los municipios con altos índices de marginación.
- Promover la operación y mantenimiento a la infraestructura pública.
- Impulsar la construcción o rehabilitación de espacios dignos.
- Atender el nivel de diseño y gestión urbana en el desarrollo de proyectos.
- Ampliar la construcción de infraestructura social eficiente.
- Fortalecer la construcción y rehabilitación de infraestructura deportiva, recreativa, educativa, cultural y de salud eficiente.
- Lograr en zonas habitacionales y polos industriales una conectividad vial acorde a la demanda.
- Garantizar el acceso equitativo a servicios básicos mediante proyectos de ampliación de redes de agua potable, electrificación y construcción de vivienda social en zonas con rezago.

Prioridad del Desarrollo 2: Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad

Objetivos

- Disminuir los accidentes viales por causa del estado físico de las vialidades.
- Ofrecer nuevas conexiones viales y de conexión directa.
- Reducir los daños prematuros en neumáticos.
- Disminuir el consumo de combustible en vehículos.
- Minimizar el mantenimiento antes de lo previsto en vehículos.
- Mejorar la conectividad vial entre las áreas habitacionales y las zonas de dotación de servicios.

Estrategias

- Efectuar vialidades con diseño geométrico adecuado.
- Procurar cruces viales con señalética adecuada para la coordinación vehicular.
- Proporcionar una red carretera con diseño geométrico favorable para la necesidad vial actual.
- Procurar que vialidades con más de 1 año de operación cuenten con el mantenimiento correspondiente.
- Asegurar que vialidades con más de 5 años de operación desde su diseño con el mantenimiento correspondiente.
- Procurar vialidades favorables para una movilidad fluida en el interior del Estado y en la zona metropolitana de Mérida.
- Procurar vialidades con diseño adecuado para la movilidad peatonal, ciclista y espacios inclusivos.

Prioridad del Desarrollo 3: Modernización y articulación logística del tren maya, puerto de altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste

Objetivos

- Aumentar la conectividad de la infraestructura local a nivel nacional e internacional.
- Potenciar la afluencia turística.
- Incrementar el desarrollo económico en las áreas de influencia del Tren Maya.
- Reducir el consumo energético y los tiempos de traslado en el transporte marítimo
- Incrementar la productividad y eficiencia logística del Puerto de Altura.
- Aumentar el traslado de mercancías del Puerto de Altura.
- Promover el desarrollo de operaciones portuarias sostenibles.
- Optimizar la entrada de divisas al estado por medio marítimo.
- Mayor consumo de servicios portuarios.
- Aumentar la competitividad logística y comercial del Puerto de Altura.

Estrategias

- Fortalecer el transporte de mercancías hacia otros centros logísticos del País.
- Expandir la conexión con las terminales intermodales de carga del País.
- Impulsar la integración eficiente entre el Tren Maya, el transporte público y sistemas no motorizados.
- Aprovechar la infraestructura del Tren Maya para incrementar el flujo e impacto del turismo en la región.
- Fomentar el desarrollo económico regional a través de la infraestructura del Tren Maya.
- Impulsar el menor consumo energético en el transporte marítimo
- Promocionar el uso de buques de carga de mayor tamaño y eficiencia operativa.
- Fortalecer prácticas que minimicen el impacto ambiental.
- Ampliar el acceso y la capacidad para la atención de buques de mayor dimensión.

- Implementar acciones de modernización del Puerto de Altura.
- Impulsar la carga de cabotaje y tráfico marítimo de costa a distancia en el país.
- Atender la demanda del consumo de servicios portuarios.
- Ampliar la capacidad instalada del Puerto de Altura atendiendo el gasto consumo de la población.
- Fortalecer la competitividad turística de la región con mayor capacidad para el atraque de barcos de pasajeros.

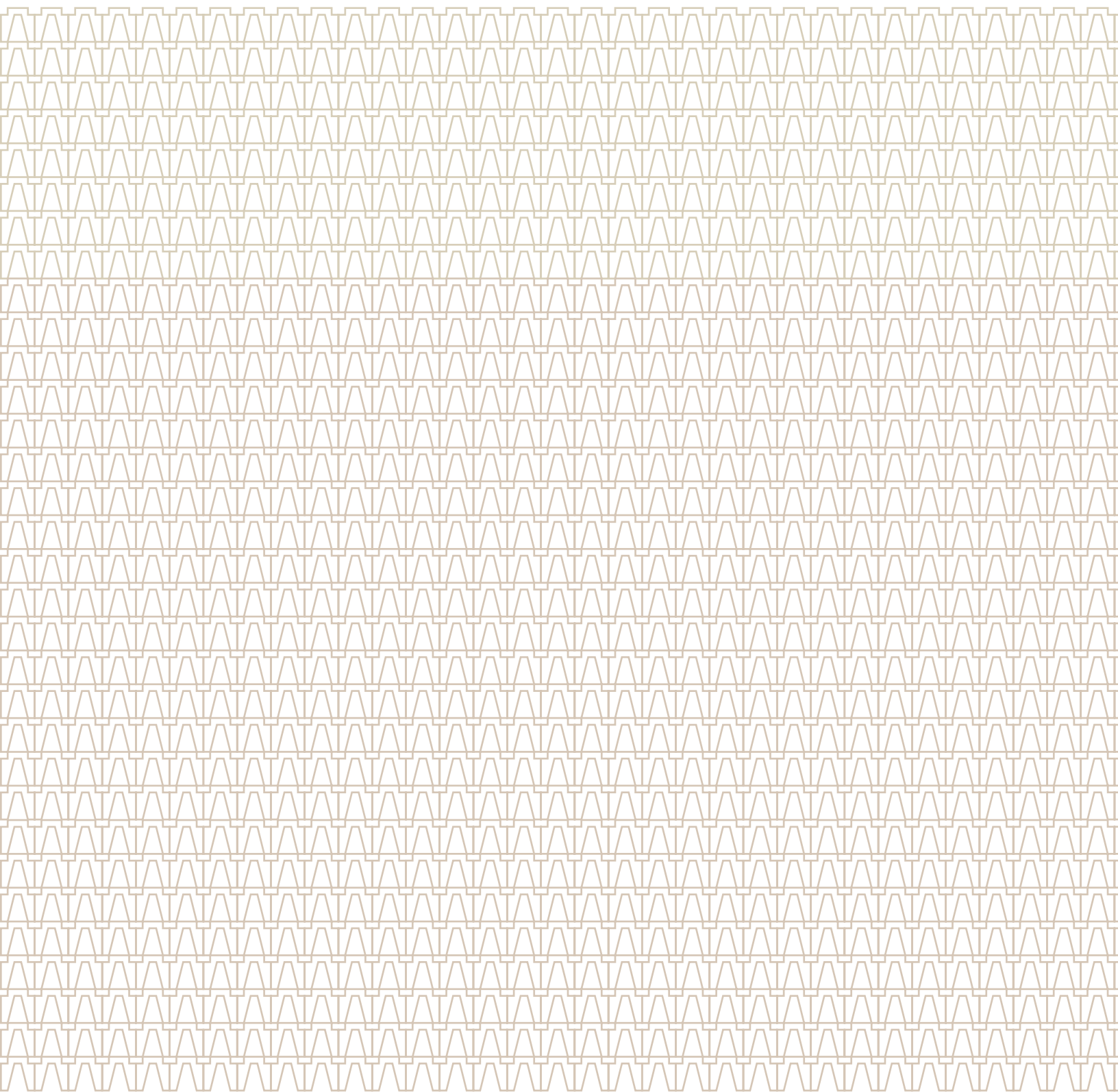
VII. Políticas Públicas

En Yucatán estamos escribiendo una nueva historia, una donde el bienestar y la justicia social se construyen con decisiones firmes, pero también con el corazón puesto en las personas. En esta sección encontrarás las políticas públicas que traducen en acciones concretas los compromisos del Gobierno del Estado, con el firme propósito de reducir las desigualdades, atender lo urgente y sembrar soluciones duraderas que no dejen a nadie atrás.

Cada política pública aquí presentada nace de un proceso reflexivo y colectivo: parte de diagnósticos claros, de la voz de la ciudadanía y de un profundo análisis sobre lo que es posible hacer, cómo hacerlo y con quién hacerlo. Estas políticas no son ideas sueltas, son respuestas estructuradas a problemáticas reales, que consideran a las personas como el centro de cada decisión.

Por eso, en este apartado encontrarás, para cada política pública, una explicación del problema que busca resolver, a quién va dirigida, por qué es necesaria y cómo contribuirá a la transformación del estado. Además, se presenta un análisis de su viabilidad desde cinco dimensiones fundamentales: legal, técnica, política, social y ambiental.

Este esfuerzo no sólo busca generar resultados, sino hacerlo con responsabilidad, con sensibilidad y con visión de futuro. Porque construir un Yucatán más justo, humano y sostenible requiere de políticas públicas que estén a la altura de los desafíos, pero sobre todo, de las esperanzas de su gente.



1 **Política Pública**

Infraestructura Pública Digna y Equitativa en el Estado

Política Pública 1. Infraestructura Pública Digna y Equitativa en el Estado

Problema Público que Atiende

El bienestar de la población en Yucatán se ve afectada por la limitada oferta de infraestructura pública en el Estado que impacta negativamente en la calidad de vida de la población, al restringir el acceso equitativo a servicios básicos a espacios funcionales. Esta carencia incide en el aumento de desigualdades sociales, la falta de oportunidades para el desarrollo personal y comunitario, el desinterés en actividades productivas y recreativas, y en un entorno urbano poco planificado que dificulta la integración social y territorial.

Población Objetivo o Área de Enfoque

El área de enfoque de esta Política Pública es el estado de Yucatán, especialmente aquellas personas que enfrentan condiciones de vulnerabilidad y rezago social. Se prioriza a las comunidades con acceso limitado a servicios básicos y espacios públicos dignos, a fin de mejorar su calidad de vida mediante infraestructura eficiente, incluyente y funcional. Busca responder a la creciente demanda ciudadana por entornos que favorezcan la integración social, el desarrollo personal, la actividad productiva y la convivencia comunitaria.

Se identificaron varios grupos prioritarios, entre los que destaca la población que vive en zonas rurales, ya que según el INEGI 2020, el 21% de la población en Yucatán habitan en zonas rurales, de los cuales el 58.5% afrontan carencias en infraestructura, destacando la falta de acceso a servicios básicos como agua potable, drenaje y espacios públicos adecuados, tal como expresa el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) en 2022. Además, se informa que solamente el 47% de las localidades rurales en el estado cuentan con infraestructura destinada al deporte o cultura, por lo tanto, se ven limitadas sus habilidades en esos ámbitos (INEGI, 2020).

Las personas en situación de pobreza, ya que el gobierno mediante la infraestructura económica y de servicios, genera un entorno propicio para la creación de empleos productivos. Estos servicios no solo tienen una función presente, sino que también se erigen en herramientas para reducir la transmisión intergeneracional de la pobreza, promoviendo el desarrollo desde una perspectiva integral.

Población entre 0 a 17 años, representando el 28.73% de los habitantes en Yucatán, los niños y adolescentes son un sector estratégico para el desarrollo del estado; por lo tanto, crear espacios seguros donde puedan realizar actividades recreativas, para que así puedan enriquecer sus habilidades humanas, alejándolos del vandalismo y adicciones, que son problemas que aquejan en la entidad, otorgándoles las oportunidades necesarias para su formación en la sociedad.

Las personas con discapacidad y adultos mayores, esto debido a que la infraestructura pública debe ser una vía para que esta población pueda desplazarse sin dificultad y hacer

uso de ella, fomentando su independencia, por lo que es indispensable la construcción de entornos accesibles como banquetas adaptadas, centros de salud con atención geriátrica y calles pavimentadas.

Descripción de la Intervención Pública

La finalidad de esta intervención es aumentar el bienestar de la población en el estado de Yucatán, mediante la ampliación de la oferta de la infraestructura pública, priorizando a la población en situación vulnerable, de este modo, tenga acceso equitativo a servicios básicos y espacios dignos que mejoren su calidad de vida promuevan la cohesión social y fortalezcan su desarrollo integral.

En el ámbito territorial, la intervención abarca a los municipios del estado de Yucatán donde existen más carencias sociales y que requieren una atención prioritaria para la construcción de infraestructura para el bienestar. A nivel institucional, se promueve la coordinación entre la Secretaría de Infraestructura para el Bienestar (SIB), la Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN), la Secretaría de Administración y Finanzas (SAF), los honorables Ayuntamientos Municipales del Estado de Yucatán, Instancias federales como la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), instituciones educativas, centros de investigación, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), la Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán (JAPAY), el Instituto de Vivienda del Estado de Yucatán (IVEY), el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial del Estado de Yucatán (IMDUT) y el Instituto para el Desarrollo y Certificación de la Infraestructura Física Educativa y Eléctrica de Yucatán (IDEFEEY).

En el ámbito normativo, se realizará una conciliación normativa para garantizar la coherencia entre la planeación territorial, movilidad y desarrollo urbano sostenible en los tres niveles de gobierno, que puede ser un impedimento para la ejecución de obras públicas. Así como, establecer criterios claros de carácter técnico, legal, social y ambiental en los proyectos de inversión públicos especialmente en el interior del estado.

Contribución a la Transformación Deseada

Esta Política Pública contribuye a Fortalecer el desarrollo territorial equilibrado y competitivo del estado de Yucatán, con infraestructura productiva, conectividad eficiente y modelos de urbanización sostenibles.

Justificación de la Intervención Pública

La aplicación de esta Política Pública es una herramienta estratégica, ya que permite enfrentar la desigualdad en infraestructura que existe en el estado y trae consigo el impacto para mejorar el bienestar de los ciudadanos, disminuyendo las carencias sociales en las comunidades más vulnerables, así como en toda la región.

Es pertinente debido a la desigualdad estructural al acceso de servicios públicos básicos, según el CONEVAL (2022), de 2016 a 2020 se incrementó el porcentaje de personas de residencia rural en Yucatán que poseen las siguientes carencias sociales: en rezago educativo pasó del 30.2% al 32.7%; en cuanto a carencia por acceso a los servicios de salud, del 7.5% pasó a 24.5% en tan solo 4 años

y, finalmente, a lo que respecta a la carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda, incrementó del 71.7% a 74.3%. De este modo, se restringe a esta población marginada a su derecho al desarrollo integral, ante la falta de infraestructura equitativa en la región, la cual suele concentrarse en la capital del estado. La vulnerabilidad de estos municipios de Yucatán, por ejemplo, Tahdziú y Chikindzonot, los cuales albergan el mayor porcentaje de su población en situación de pobreza y al mismo tiempo, caracterizarse por ser sitios con menor cantidad de habitantes (CONEVAL, 2022), y en el mismo sentido se vive una acelerada transformación de Mérida en una zona metropolitana, privándose de una correcta planificación urbana y una distribución más justa del presupuesto destinada a infraestructura estatal (Centro de Investigación Científica de Yucatán [CICY], 2021)

Además de pertinente, es oportuno ya que Yucatán atraviesa un momento socioeconómico y político ideal para el incremento de infraestructura de calidad y equitativa. El Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024 – 2030 en alineación con el Plan México 2024 – 2030, uno de los puntos que priorizan en su mandato, es el compromiso del estado con un desarrollo sostenible. Considerando que Yucatán se posiciona como una entidad estratégica para el país, esta política pública contribuye a la construcción de una región más equitativa, próspera y resiliente. Esto se debe a que la Secretaría de Economía (2024), señaló que el estado cerró con cifras récord de inversión extranjera directa, apuntando un incremento aún mayor para 2025, siendo un destino prioritario para el capital extranjero, por lo tanto, el incremento de la oferta en infraestructura pública juega un papel fundamental en esta dinámica económica y social.

Además, en el presupuesto 2025 se destinaron 15 mil 127 millones 850 mil 656 pesos a la atención de los derechos de niñas, niños y adolescentes, lo que significa el 24.11% del presupuesto autorizado al Estado, siendo una circunstancia favorecedora para el desarrollo de infraestructura para el bienestar de este grupo clasificado como población vulnerable y objetiva en esta política pública. (Yucatán, 2024)

Su urgencia radica en el deterioro social e incremento de desigualdad estructural ante la falta de intervención pública. La infraestructura pública es un determinante de las carencias sociales que sufre una población, especialmente las que se encuentran vulnerables, las cuales pueden caer en entornos de violencia o delincuencia, ante la falta de oportunidades que provoca la deficiencia de infraestructura. Esto también genera un estancamiento económico, especialmente en las zonas rurales que carecen del servicio de carreteras, esto evita la correcta conexión de estos sitios con lugares donde ofrecen empleo remunerados como lo son las ciudades (CONEVAL, 2022).

La presente administración hace énfasis en que las acciones públicas no solo sean de calidad, sino que tengan un enfoque social, que reflejen el bienestar de la ciudadanía, ya que de lo contrario tienen efectos intergeneracionales, aumentando las brechas en la población.

La presente política pública es indispensable para el correcto desarrollo en el ámbito económico, social y político; de este modo, Yucatán cuenta con los medios necesarios para su crecimiento, atrayendo inversión extranjera y, principalmente, bienestar a los ciudadanos. Una infraestructura poco equitativa y deficiente, trae consigo desigualdad entre zonas urbanas y rurales, lo que no solo limita sus derechos humanos, sino que también se ve comprometido la sostenibilidad del estado.

Resultados Esperados

Esta Política Pública está diseñada para generar impactos tangibles; los siguientes resultados reflejan los alcances prioritarios que se busca conseguir mediante su implementación:

1. Incremento de municipios con infraestructura que brinda bienestar a la población, especialmente las categorizadas como vulnerables.
2. Red de infraestructura pública funcional y distribuida implementada, en consecuencia, acceso equitativo a servicios públicos dignos para la población yucateca.
3. Interés y participación fortalecida de los ciudadanos en actividades recreativas mediante espacios públicos accesibles y seguros.

Corresponsabilidad Institucional

La siguiente tabla presenta las unidades institucionales que participarán de manera coordinada para alcanzar los Resultados Esperados de esta Política Pública. Este esquema de corresponsabilidad garantiza una ejecución articulada que evite duplicidades y optimice recursos. Al delimitar con precisión las instancias involucradas se fortalece tanto la transparencia en la gestión como la gobernanza efectiva, asegurando el cumplimiento de los impactos proyectados.

Tabla 3. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
1. Incremento de municipios con infraestructura que brinda bienestar a la población, especialmente las categorizadas como vulnerables	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)
	Secretaría de De Desarrollo Sustentable (SDS)
	Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF Yucatán)
	Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán (JAPAY)
	Instituto de Vivienda del Estado de Yucatán (IVEY)
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano territorial (IMDUT)
	Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCAY)
	Instituto para la Construcción y Conservación de Obra Pública (INCCOPY)
	Instituto para el Desarrollo y Certificación de la Infraestructura Física Educativa y Eléctrica de Yucatán (IDEFEEY)
2. Red de infraestructura pública funcional y distribuida implementada, en consecuencia, acceso equitativo a servicios públicos dignos para la población yucateca	Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS)
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Ayuntamientos de Municipios
	Comisión Nacional del Agua (CONAGUA)
	H. Congreso del Estado de Yucatán
3. Interés y participación fortalecida de los ciudadanos en actividades recreativas mediante espacios públicos accesibles y seguros	Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán (JAPAY)
	Instituto de Vivienda del Estado de Yucatán (IVEY)
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano territorial (IMDUT)
	Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCAY)
	Instituto para la Construcción y Conservación de Obra Pública (INCCOPY)

Consideraciones de Factibilidad

La implementación de esta política pública presenta un alto grado de factibilidad en sus distintas dimensiones.

En el ámbito legal, es factible debido a que la política pública está alineada al marco jurídico vigente del estado de Yucatán, los cuales incluyen la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la Ley de Obras Públicas y Servicios Convexos del Estado. También cuenta con una gran relación con las atribuciones asignadas a la Secretaría de Infraestructura para el Bienestar (SIB) y los gobiernos municipales, facilitando su correcta ejecución institucional. En este sentido, su fortaleza es el marco normativo actualizado que establece los lineamientos para la construcción, mantenimiento y gestión de infraestructura pública en el estado, aunque existe el riesgo de retrasos o conflictos administrativos entre las órdenes de gobierno.

En cuanto a su factibilidad técnico-administrativa, el Gobierno de Yucatán tiene a su disposición espacios abandonados para remodelar y hacer uso de sus instalaciones, tecnologías sostenibles, los recursos y permisos para la construcción de infraestructura pública, por lo que su fortaleza es la capacidad técnica instalada, experiencia en proyectos de inversión similares y tecnología sostenible, aunque existe el riesgo de ajustes en la ejecución de la obra pública que requiera mayor financiación, reubicación o adaptación del proyecto civil.

La dimensión política, muestra una muy alta factibilidad, esto debido a que actualmente se tiene un gran respaldo institucional, debido a la alineación de la política con las directrices, objetivos estratégicos y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo “Renacimiento Maya” 2024-2030, específicamente en su vertiente “5.9. Infraestructura pública”, además de sus prioridades federales de desarrollo regional, aunque existe el riesgo de probables cambios de enfoque ante alternancias políticas.

En el aspecto social, la política pública es muy factible ya que pretende atender necesidades claras de grupos vulnerables, especialmente infancia y juventud en zonas con rezago, y cuenta con alto potencial de aceptación y participación comunitaria. Además, ofrece beneficios cuantificables como disminución de violencia, mejora en salud y aumento de la cohesión social, aunque existe el riesgo de que en caso de que no se incluya una participación social para el diseño de los proyectos de inversión, puede ocasionar que no se ejecuten de la manera más óptima.

La infraestructura social de escala comunitaria tiene bajo impacto ambiental, y puede incorporar criterios de sostenibilidad (como captación pluvial, eficiencia energética y áreas verdes). La normativa ambiental es clara y factible de cumplir, aunque existe el riesgo de proyectos de inversión carentes de una evaluación y regulación rigurosa, trayendo consigo problemas ambientales.

Considerando integralmente estos factores, se concluye que la Política Pública presenta condiciones óptimas para su implementación y se clasifica como una iniciativa de Alto Impacto para el desarrollo del Estado de Yucatán.

Articulación de la Política Pública con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030

Esta Política Pública se articula con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 de la siguiente manera:

- **Directriz 5:** Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible
- **Vertiente 5.9** Infraestructura pública
- **Objetivo estratégico:**
 - **5.9.1** Incrementar la infraestructura productiva y de competitividad global del estado de Yucatán.
 - **5.9.2** Equilibrar la inversión de infraestructura pública en el estado de Yucatán.
 - **5.9.4** Mejorar los modelos de urbanización sostenible.

El PED Renacimiento Maya 2024 – 2030 establece esta directriz, vertiente y objetivo estratégico, que justifican la presente política pública, que buscan proteger a los grupos vulnerables, promoviendo un marco normativo que atienden sus necesidades básicas, reduciendo las desigualdades territoriales y dotando de una infraestructura y servicios equitativos en zonas de mayor rezago, implementando proyectos de inversión que incentiven su desarrollo social, económico y ambiental.

2

Política Pública

Conectividad Vial Segura y Eficiente para el Bienestar en el Interior del Estado

Política Pública 2. Conectividad Vial Segura y Eficiente para el Bienestar en el Interior del Estado

Problema Público que Atiende

Los usuarios de carreteras y caminos incurren en altos costos para su traslado: Esto debido a la condición del estado físico de la superficie de rodamiento o por la inexistencia de conectividad entre un origen y destino, lo que los obliga a transitar en vialidades alternas generando mayor flujo vehicular en vías que no fueron diseñadas para brindarles servicio.

Población Objetivo o Área de Enfoque

La población directamente beneficiada de esta Política Pública está conformada por los usuarios de la red vial estatal del interior del Estado, particularmente aquellos que cuentan con algún medio de transporte, estos usuarios son aquellos que pretenden realizar recorridos de su origen de traslado hacia otras localidades y cabeceras municipales, ya que estos incurren en altos costos por recorrido debido a las situaciones que se pueden enfrentar a partir de las condiciones de traslado. Estos usuarios requieren de una infraestructura vial adecuada en cuanto a diseño y nivel de servicio que puedan brindar a partir de la calidad de la superficie de rodamiento.

Descripción de la Intervención Pública

La finalidad de esta intervención es lograr menores costos de traslado por infraestructura vial segura y eficiente. En el ámbito territorial, se pretende una focalización adecuada de las intervenciones para los usuarios de red vial estatal. A nivel institucional se promueve la coordinación con entidades del gobierno estatal, gobiernos municipales y población que presenta la problemática. Por último, en el ámbito normativo, esta política pública se realiza en cumplimiento con la regulación legal y lineamientos que deriven del presupuesto asignado para la ejecución de acciones.

Contribución a la Transformación Deseada

Esta política pública contribuye a fortalecer el desarrollo territorial equilibrado y competitivo del estado de Yucatán, con infraestructura productiva, conectividad eficiente y modelos de urbanización sostenibles.

Justificación de la Intervención Pública

La implementación de esta política pública es necesaria, urgente y estratégica, por tres razones fundamentales: la pertinencia del problema, la oportunidad del contexto y la urgencia de evitar efectos negativos acumulativos.

Es pertinente ya que se trata de usuarios del interior del Estado que incurren en altos costos de traslado, debido a la inseguridad y deficiencia en la infraestructura vial, lo cual provoca daños en los vehículos en circulación y precipita su mantenimiento, así como se

generan daños prematuros en la superficie de rodamiento debido a la permanente carga vial que circula en ella, lo que termina por acotar su vida útil estimada en su diseño.

Además de pertinente, es oportuno ya que el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 y el Plan Nacional 2024-2030 establecen como prioridad la eficiente infraestructura vial, de movilidad y de conectividad en zonas rurales y urbanas.

Su urgencia radica en que la infraestructura vial ineficiente e insegura ya está provocando efectos visibles, como daño prematuro en refacciones de los vehículos, mayor consumo de combustible, mantenimiento antes de lo previsto e incremento en accidentes viales. De no intervenir, estos efectos pueden agravarse y ser más perceptibles para los usuarios de la red vial Estatal, lo que podría resultar en una presión social por daños a su patrimonio y su integridad física.

Resultados Esperados

Esta Política Pública está diseñada para generar impactos tangibles; los siguientes resultados reflejan los alcances prioritarios que se busca conseguir mediante su implementación:

1. Vialidades construidas en donde los usuarios se trasladan de manera cómoda, permitiendo un desahogo en vialidades alternas.
2. Vialidades modernizadas con capacidad para la demanda existente y con un nivel de servicio adecuado.
3. Vialidades reconstruidas con superficie estable y uniforme, con mayor vida útil al ser pavimento nuevo
4. Vialidades conservadas permitiendo garantizar la vida útil esperada, mejorando de manera significativa la uniformidad y estabilidad que tenía.
5. Obras complementarias que brindan un sitio adecuado para la movilidad inclusiva.

Corresponsabilidad Institucional

La siguiente tabla presenta las unidades institucionales que participarán de manera coordinada para alcanzar los Resultados Esperados de esta Política Pública. Este esquema de corresponsabilidad garantiza una ejecución articulada que evite duplicidades y optimice recursos. Al delimitar con precisión las instancias involucradas se fortalece tanto la transparencia en la gestión como la gobernanza efectiva, asegurando el cumplimiento de los impactos proyectados.

Tabla 4. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
1. Vialidades construidas en donde los usuarios se trasladan de manera cómoda, permitiendo un desahogo en vialidades alternas	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Instancias de liberación ambiental y legal
	Entidades del sector promotoras de propuestas de obra
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN)
2. Vialidades modernizadas con capacidad para la demanda existente y con un nivel de servicio adecuado	Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCA Y)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Instancias de liberación ambiental y legal
	Entidades del sector promotoras de propuestas de obra
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN)
3. Vialidades reconstruidas con superficie estable y uniforme, con mayor vida útil al ser pavimento nuevo	Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCA Y)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Instancias de liberación ambiental y legal
	Entidades del sector promotoras de propuestas de obra
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación
4. Vialidades conservadas permitiendo garantizar la vida útil esperada, mejorando de manera significativa la uniformidad y estabilidad que tenía.	Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCA Y)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Instancias de liberación ambiental y legal
	Entidades del sector promotoras de propuestas de obra
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN)
5. Obras complementarias que brindan un sitio adecuado para la movilidad inclusiva	Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCA Y)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Instancias de liberación ambiental y legal
	Entidades del sector promotoras de propuestas de obra
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN)

Consideraciones de Factibilidad

La implementación de esta política pública presenta un alto grado de factibilidad en sus distintas dimensiones.

En el ámbito legal, es factible ya que la política pública se alinea con el marco normativo Estatal (Decreto de creación, Ley de Vías Terrestres, Ley de la Administración Pública Paraestatal, etc). No requiere cambios legislativos estructurales. Es por eso que su fortaleza radica en que existen disposiciones legislativas vigentes que regulan la Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial, aunque existe el riesgo de que, para vialidades que se pretendan construir cabe la posibilidad que se tenga que adquirir la adquisición de derecho de vía.

En el aspecto técnico-administrativa, es muy factible debido a que el Estado cuenta con las capacidades técnicas e Institucionales para ejecutar obras de infraestructura vial. Su fortaleza es el personal institucional capacitado y experiencia laboral y su riesgo es la dispersión de esfuerzos, debilidades de coordinación o escasos de recursos en general.

En la dimensión política, esta intervención pública es muy factible ya que se encuentra alineada con las directrices, vertientes y objetivos estratégicos, objetivos específicos y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo (PED) Renacimiento Maya 2024-2030, especialmente en su vertiente “5.9. Infraestructura pública” y con el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 “Eje 3: Economía moral y trabajo” por lo que su fortaleza es el respaldo explícito del gobierno del Estado y actores estratégicos, aunque su riesgo radica en los distintos cambios de enfoque o prioridades.

En el aspecto social es muy factible, la aceptación es favorable para la ciudadanía del interior del

Estado ya que, como fortaleza, la política responde a las necesidades de infraestructura vial, aunque su riesgo es la posible inconformidad si no se genera la comunicación adecuada.

Respecto al ámbito ambiental, la política pública cuenta con mecanismos para subsanar o mitigar el impacto ambiental que se pudiera ocasionar en algunos casos, habrá situaciones en que no hay dicha inconveniencia debido a que son sitios ya con un impacto realizado de manera histórica.

Considerando integralmente estos factores, se concluye que la Política Pública presenta condiciones óptimas para su implementación y se clasifica como una iniciativa de Alto Impacto para el desarrollo del Estado de Yucatán.

Articulación de la Política Pública con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030

Esta Política Pública se articula con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 de la siguiente manera:

- **Directriz 5:** Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible
- **Vertiente 5.9.** Infraestructura pública
- **Objetivo estratégico:**
 - 5.9.3 Mejorar la infraestructura vial, de movilidad y de conectividad en la región.

Se enfoca en reducir las desigualdades territoriales mediante el mejoramiento, conservación y ampliación de la red carretera en el estado. Esta política busca garantizar traslados seguros, accesibles y eficientes para la población, promoviendo una mayor integración regional, fortaleciendo la economía local y facilitando el acceso equitativo a servicios básicos. Su implementación impulsa un modelo de movilidad más justo, con criterios de sostenibilidad, seguridad vial y cohesión social, que permite avanzar hacia un desarrollo territorial más equilibrado y con mayor calidad de vida para todas las personas.

3

Política Pública

Infraestructura Portuaria, Ferroviaria y Vial para un Desarrollo Territorial Sostenible en el Estado de Yucatán

Política Pública 3. Infraestructura Portuaria, Ferroviaria y Vial para un Desarrollo Territorial Sostenible en el Estado de Yucatán

Problema Público que Atiende

Los usuarios de la red carretera estatal, particularmente aquellos que se trasladan hacia zonas turísticas, costeras o con actividad comercial en el interior del estado, enfrentan elevados costos de recorrido y tiempos prolongados de traslado. Esta problemática se origina tanto por el deterioro físico de la superficie de rodamiento como por la limitada capacidad de diseño de las vialidades existentes, las cuales no responden adecuadamente a la demanda actual ni a la proyectada. La insuficiencia de conectividad directa entre puntos estratégicos obliga a utilizar rutas alternas, lo que ocasiona saturación en caminos secundarios no diseñados para soportar altos volúmenes vehiculares.

A este contexto se suma la situación del Puerto de Altura en Progreso, que actualmente opera en condiciones físicas deficientes, lo que reduce su capacidad de respuesta ante la creciente demanda de servicios logísticos y portuarios en la Península de Yucatán. La ausencia de una conectividad eficiente con el Tren Maya y la carencia de un sistema de sostenibilidad energética integral dentro del puerto limitan tanto su productividad operativa como su contribución al desarrollo regional.

Estas deficiencias, tanto en la infraestructura vial como en la infraestructura portuaria, afectan de manera conjunta la eficiencia del transporte de personas y mercancías, encarecen las operaciones logísticas, incrementan la emisión de contaminantes y restringen el acceso equitativo a servicios, oportunidades económicas en mercados regionales. En consecuencia, se obstaculiza el desarrollo económico del estado, se limita el aprovechamiento del potencial turístico comercial e industrial y se profundizan las desigualdades territoriales que impactan directamente en el bienestar de la población yucateca.

Población Objetivo o Área de Enfoque

La población directamente beneficiada por esta política Pública está conformada por diversos perfiles de usuarios de la red de infraestructura logística y de transporte del Estado de Yucatán, incluyendo tanto a personas como a empresas cuya movilidad o actividad económica depende de la funcionalidad de dicha infraestructura.

En primer término, se contempla a los residentes del interior del estado que disponen de algún medio de transporte y que requieren trasladarse entre sus localidades de origen y otros centros poblacionales, cabeceras municipales o zonas urbanas, ya sea por motivos laborales, educativos, comerciales o para acceder a servicios básicos. Estos usuarios enfrentan actualmente condiciones desfavorables de conectividad, lo que incrementa sus costos de traslado y limita su integración plena al desarrollo regional.

Asimismo, se beneficiarán los usuarios vinculados a los flujos turísticos y logísticos generados por infraestructuras estratégicas como el Tren Maya y el Puerto de Altura de Progreso. En este grupo se incluyen turistas y visitantes nacionales e internacionales que, tras su arribo ferroviario, requieren conectividad terrestre hacia destinos turísticos o costeros, así como operadores logísticos y transportistas que movilizan mercancías desde el puerto hacia distintos puntos del estado o la región.

De manera complementaria, también forma parte de la población beneficiaria el sector empresarial cuya actividad depende directamente de la capacidad operativa del Puerto de Altura y la infraestructura que permita el traslado óptimo de materias y mercancías en sus actividades industriales. Se trata de compañías vinculadas al comercio exterior, la distribución y el transporte de mercancías, tanto en el hinterland (Yucatán, Quintana Roo y otras entidades del sureste), como en el foreland (Estados Unidos, Caribe y Centroamérica). Estas empresas requieren de una infraestructura portuaria ferroviaria y vial eficiente y moderna para mantener su competitividad, reducir sus costos logísticos y garantizar la continuidad de sus operaciones.

En conjunto, esta política pública busca garantizar una infraestructura intermodal carretera, ferroviaria y portuaria, funcional, segura y eficiente, que responda a las necesidades reales de movilidad y operación logística, fortaleciendo la integración territorial, la dinámica económica regional, y el bienestar de la población usuaria y productiva del sureste mexicano.

En este sentido, se detectaron varios grupos prioritarios a los que beneficiará la política pública, tales como los usuarios de la red vial Estatal ya que estos usuarios incurren en altos costos por recorrido debido a las situaciones que se pueden enfrentar a partir de las condiciones de traslado. Estos usuarios requieren de una infraestructura vial adecuada en cuanto a diseño y nivel de servicio que puedan brindar a partir de la calidad de la superficie de rodamiento.

Los usuarios del Tren Maya que buscan desplazarse a zonas turísticas y costas debido a que estos usuarios incurren en altos costos por recorrido debido a las situaciones que se pueden enfrentar a partir de las condiciones de traslado. Requieren de una infraestructura vial adecuada en cuanto a diseño, con la capacidad requerida para cubrir la demanda actual y esperada, ofreciendo de esta manera un nivel de servicio idóneo, que a su vez propicie el desarrollo económico y social esperado.

Usuarios comerciales que requieren mejorar su logística de traslado de mercancías, este grupo prioritario se identificó debido a que estos usuarios incurren en altos costos por recorrido debido a las situaciones que se pueden enfrentar a partir de las condiciones de traslado. Estos usuarios requieren de una infraestructura vial adecuada en cuanto a diseño, con la capacidad requerida para cubrir la demanda actual y esperada, ofreciendo de esta manera un nivel de servicio idóneo, que a su vez propicie el desarrollo económico y social esperado.

Las empresas exportadoras e importadoras del estado de Yucatán, ya que las empresas importadoras del estado de Yucatán representan históricamente el 95.2% de la carga circulante en el puerto, además de estas, también están las empresas exportadoras que operan en el estado de Yucatán. Para ambas las condiciones en las cuales opera el Puerto de Altura resultan un factor significativo y dependen directamente de ello para la conservación de su competitividad en el mercado que les corresponde, el cuidado y atención a las necesidades de estas empresas representa mantener vi-

gente y activo un núcleo económico relevante y oriundo de la economía yucateca.

Los pequeños y medianos operadores logísticos del sureste, debido a que se trata de empresas pequeñas y medianas (PYMES) dedicadas a labores relacionadas con la gestión, transporte, distribución y almacenamiento de mercancías, estas empresas promueven el impulso del empleo y la economía local, son unidades económicas básicas para la movilización de la carga desde el puerto hasta el interior del estado y la región. Este grupo de empresas se vería afectada por las ineficiencias portuarias vigentes en las instalaciones del Puerto de Altura, estos desperfectos conllevan a una mayor absorción de costos logísticos adicionales, son especialmente sensibles a lo relativo con la eficiencia operativa del puerto, pues no cuentan con la escala ni el capital suficiente para amortizar las pérdidas económicas relacionadas con demoras, sobre costos y desvíos.

Los trabajadores portuarios y mano de obra local, esto derivado de que la actividad económica dentro del Puerto de Altura en Progreso corresponde a una fuente de empleo, tanto directo como indirecto, especialmente para una parte de la población local, que labora como: operadores de maquinaria, estibadores, conductores, supervisores logísticos, personal de mantenimiento, seguridad, servicios auxiliares, empleados de empresas de transporte, agencias aduanales y almacenes, entre otros. La existencia de condiciones exógenas y endógenas que restringen la productividad operativa del lugar, así como las condiciones físicas deficientes del puerto, son limitantes para la generación de empleos de calidad dentro del espacio operativo del puerto, además de limitar la proliferación de actividades complementarias. La modernización del puerto no se confinará al aumento de la demanda de mano de obra durante su realización, a modo de empleo temporal, sino que también, en un panorama a largo plazo, consolidará empleos permanentes, en mejores condiciones laborales, estos factores derivan en una mejor estabilidad económica para las familias locales del municipio y por ende conllevan al desarrollo socioeconómico del municipio de Progreso, así como de su zona de influencia.

Descripción de la Intervención Pública

La finalidad de esta intervención es modernizar el Puerto de Altura de Progreso y vincularlo estratégicamente con el Tren Maya para fortalecer el comercio el turismo y el desarrollo regional del sureste de México, así como reducir los costos de traslado para los usuarios de la red estatal mediante la ampliación, construcción, conservación y modernización de la infraestructura vial, asegurando así recorridos seguros y eficientes que impulsen el desarrollo económico y social en zonas urbanas y rurales del estado de Yucatán.

De forma complementaria, acrecentar la productividad, competitividad y sostenibilidad del Puerto de Altura en el municipio de Progreso mediante la modernización y expansión de su infraestructura física y operativa, con el propósito de atender la creciente demanda de servicios portuarios en la región. Esto incluye la optimización de la eficiencia logística del recinto portuario y la sostenibilidad energética, así como el fortalecimiento de su integración con las redes logísticas nacionales e internacionales, particularmente mediante su conectividad con el Tren Maya.

En conjunto, esta política pública busca consolidar un sistema de transporte intermodal eficiente y articulado, capaz de dinamizar la movilidad de personas y mercancías, reducir brechas territoriales, atraer inversión local, nacional e internacional y posicionar a Yucatán como un nodo estratégico

para actividades económicas directa e indirectamente relacionadas con la operación portuaria, logística y de comercio exterior.

En el ámbito territorial, esta política pública pretende una focalización adecuada de las intervenciones para los usuarios de red vial estatal, la integración del Puerto de Altura del municipio de Progreso a los corredores económicos y logísticos nacionales, Tren Maya y Parques y Corredores Industriales; la priorización del engrosamiento de la conectividad dual multimodal (tierra-mar) con los estados del sureste de la nación, a la par que con los mercados internacionales que comprenden rutas comerciales concretadas previamente (Estados Unidos, Caribe y Centroamérica); la renovación física integral del Puerto de Altura de Progreso para favorecer el aumento de la capacidad operativa y la eficiencia de esta, así como para mejorar la conectividad del puerto con otros centros logísticos, y el desarrollo de obras complementarias para el fortalecimiento de la infraestructura logística del sureste mexicano.

A nivel institucional, se promueve la coordinación con entidades del gobierno estatal, gobiernos municipales y población que presenta la problemática, así como establecer mecanismos funcionales y colaborativos para la captación, fomento y ejecución de inversión; así como para la operación eficiente y control normativo de las nuevas capacidades portuarias; mediante la coordinación institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA Progreso), la Secretaría de Marina, el Gobierno del Estado de Yucatán, la iniciativa privada, así como organismos encargados de sostenibilidad energética y medioambiente (Secretaría de Desarrollo Sustentable (SDS) del Gobierno del Estado de Yucatán, la conectividad del Tren Maya con infraestructura estatal y municipal a través del Fideicomiso Público para la Administración de la Reserva Territorial de Ucú y la Agencia de Desarrollo de Yucatán.

En el ámbito normativo, esta política pública se realiza en cumplimiento con la regulación legal y lineamientos que deriven del presupuesto asignado para la ejecución de acciones, la revisión de reglamentos y lineamientos portuarios para dar lugar al uso de tecnologías de consumo energético sustentables, fomentar prácticas portuarias laborales y económicas sostenibles, facilitar el ingreso de buques de gran escala, así como auxiliar el crecimiento del cabotaje y tráfico marítimo a corta distancia, la armonización regulatoria para favorecer el crecimiento del comercio exterior y de las operaciones logística intermodales y su vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030.

Contribución a la Transformación Deseada

Esta política pública contribuye a fortalecer la infraestructura logística y de conectividad estratégica del estado de Yucatán para impulsar el desarrollo económico regional con sostenibilidad.

Justificación de la Intervención Pública

El Puerto de Altura en el municipio de Progreso, tiene infraestructura limitada para recibir grandes embarcaciones y carece de conexión directa con redes ferroviarias modernas lo que reduce su potencial logístico y comercial en el contexto del desarrollo, dada la condición actual de su infraestructura y su capacidad operativa y logística, constituye un factor crítico para el abastecimiento eficiente de insumos y la exportación de mercancías desde la región hacia mercados clave como

Estados Unidos, el Caribe y Centroamérica. Por ello, la operación eficiente de estas instalaciones resulta vital para la estimulación económica regional, especialmente en sectores estratégicos como el energético, agroindustrial y manufacturero.

Paralelamente, los usuarios que se trasladan hacia zonas turísticas, costeras o con actividad comercial, así como los residentes del interior del estado que movilizan entre comunidades, localidades y cabeceras municipales, enfrentan elevados costos de traslado. Esta problemática está relacionada con la inseguridad, el deterioro y la limitada capacidad de la infraestructura vial, la cual no satisface de manera adecuada la demanda actual ni la proyectada.

La problemática afecta de manera directa la movilidad cotidiana, encarece la operación logística y limita el acceso eficiente a bienes, servicios y oportunidades de desarrollo en diversas regiones del estado, afectando tanto la competitividad regional como el bienestar social.

Esta política pública es pertinente ya que el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, establecen a Yucatán como un polo clave para el desarrollo de la estrategia nacional, priorizando la eficiente infraestructura vial, de movilidad y conectividad tanto en zonas rurales como urbanas. En particular, se enfatiza la necesidad de ampliar la conectividad del Tren Maya con la infraestructura estatal y municipal para potenciar el desarrollo económico y social del estado, así como de mejorar la competitividad logística y comercial del Puerto de Altura de Progreso.

Este dinamismo económico regional proyecta un crecimiento sostenido del Producto Interno Bruto estatal, estrechamente ligado al aumento poblacional previsto para los próximos años, lo cual se espera impulse un mayor consumo interno y, de manera colateral, atraiga inversiones nacionales y extranjeras tanto en Yucatán como en estados vecinos. Además, las condiciones geopolíticas globales actuales anticipan una reestructuración de las cadenas globales de valor, lo que demanda la existencia de puertos modernos y con infraestructura adecuada para responder a esta nueva realidad. En este sentido, el Puerto de Altura en el municipio de Progreso ha experimentado un crecimiento continuo en la carga general contenerizada, a pesar de operar bajo condiciones infraestructurales deficientes en ciclos recientes. Las proyecciones indican que esta tendencia de crecimiento se mantendrá, subrayando la importancia estratégica de modernizar y ampliar la capacidad operativa del puerto para asegurar su competitividad y su papel como motor del desarrollo regional y nacional. Además de pertinente es urgente ya que la falta de implementación de soluciones integrales en la infraestructura logística y vial del estado implica múltiples riesgos estructurales y consecuencias negativas para el desarrollo regional.

En el caso del Puerto de Altura de Progreso, la brecha entre la demanda y la capacidad instalada se está estrechando rápidamente y se prevé que se rebase en el mediano plazo, generando cuellos de botella logísticos significativos. Actualmente, el puerto maneja una demanda de 9.17 millones de toneladas, lo que representa el 78% de su capacidad de almacenamiento disponible. Para 2029, si no se aplican medidas de modernización, se espera un aumento de 1.03 millones de toneladas, superando el 85% de la capacidad actual sin considerar el deterioro infraestructural. Esta situación podría traducirse en una pérdida de competitividad del puerto frente a otros hubs logísticos nacionales e internacionales que sí están modernizándose, provocando que empresas opten por redirigir sus operaciones y desaprovechen el contexto favorable para el nearshoring.

Desde una perspectiva social, la insuficiencia portuaria prolongada podría desgastar la cadena de suministro, ocasionar problemas de abastecimiento de bienes esenciales y elevar sus costos, así como incrementar los gastos logísticos en toda la región.

Por otro lado, la infraestructura vial estatal ineficiente e insegura ya está generando efectos adversos visibles, Conectividad terrestre insuficiente para usuarios que se desplazan hacia zonas turísticas, costeras o con actividad comercial, lo que afecta la movilidad y el desarrollo económico regional.

La suma de estas problemáticas subraya la urgencia imperativa de actuar para modernizar y ampliar tanto la infraestructura portuaria, ferroviaria, así como la red vial, evitando que la capacidad insuficiente frene el desarrollo económico, comercial y social del estado y la región.

De no intervenir, los efectos negativos en la infraestructura vial estatal podrían agravarse y volverse cada vez más perceptibles para los usuarios, debido a los daños en su patrimonio y riesgos para su integridad física. Esta situación representa un reto urgente para la gobernabilidad y el bienestar de la población.

Por otro lado, la aplicación oportuna de esta política pública promete contribuir a una reestructuración favorable del orden global de las cadenas de valor. En este nuevo esquema económico, varios nodos de interés comercial a nivel nacional e internacional podrán posicionarse estratégicamente para captar inversiones y fortalecer sus operaciones. Sin embargo, para aprovechar esta oportunidad es indispensable contar con las condiciones físicas y logísticas adecuadas que permitan atraer nuevos usuarios e inversores, además de retener a los actuales.

En este sentido, una infraestructura portuaria deficiente representa un riesgo significativo para el desarrollo económico regional, afectando la productividad operativa y logística de un nodo estratégico que actualmente se beneficia de los planes y propósitos del momento político vigente. Por tanto, la modernización y mejora integral de la infraestructura logística y vial son acciones prioritarias para asegurar la competitividad y sostenibilidad del territorio.

Resultados Esperados

Esta Política Pública está diseñada para generar impactos tangibles; los siguientes resultados reflejan los alcances prioritarios que se busca conseguir mediante su implementación:

1. Vialidades construidas y modernas donde los usuarios se trasladan de manera cómoda fluida, permitiendo un desahogo en vialidades alternas.
2. Vialidades modernizadas con capacidad para la demanda existente y con un nivel de servicio adecuado en donde los usuarios se trasladan de manera cómoda, permitiendo un desahogo en vialidades alternas.
3. Infraestructura de navegación renovada, ampliada y operativa en condiciones de mayor calado.
4. Capacidad portuaria ampliada mediante plataformas, frentes de atraque y zonas de maniobra construidas.

5. Inversiones públicas y privadas movilizadas para el desarrollo, operación e integración de infraestructura portuaria, ferroviaria e industrial.

Corresponsabilidad Institucional

La siguiente tabla presenta las unidades institucionales que participarán de manera coordinada para alcanzar los Resultados Esperados de esta Política Pública. Este esquema de corresponsabilidad garantiza una ejecución articulada que evite duplicidades y optimice recursos. Al delimitar con precisión las instancias involucradas se fortalece tanto la transparencia en la gestión como la gobernanza efectiva, asegurando el cumplimiento de los impactos proyectados.

Tabla 5. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
1. Vialidades construidas y modernas donde los usuarios se trasladan de manera cómoda fluida, permitiendo un desahogo en vialidades alternas	Secretaría de Infraestructura para el Bienestar (SIB)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Instancias de liberación ambiental y legal
	Agencia para el Desarrollo de Yucatán (ADY)
	Fideicomiso Público para la Administración de la Reserva Territorial de Ucú (FIDARTU)
2. Vialidades modernizadas con capacidad para la demanda existente y con un nivel de servicio adecuado en donde los usuarios se trasladen de manera cómoda, permitiendo un desahogo en vialidades internas	Entidades del sector promotoras de propuestas de obra
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN)
	Secretaría de Infraestructura para el Bienestar (SIB)
	Secretaría de Administración y Finanzas (SAF)
	Agencia para el Desarrollo de Yucatán (ADY)
3. Infraestructura de navegación renovada, ampliada y operativa en condiciones de mayor calado	Instancias de liberación ambiental y legal
	Entidades del sector promotoras de propuestas de obra
	Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN)
	Gobierno del Estado de Yucatán
	Secretaría de Marina (SEMAR)
4. Capacidad portuaria ampliada mediante plataformas, frentes de atraque y zonas de maniobra construidas	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) (DGIRA)
	Comisión Nacional del Agua (CONAGUA)
	Gobierno del Estado de Yucatán
	Dirección General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
	Inversionistas privados (empresas logísticas, navieras)
5. Inversiones públicas y privadas movilizadas para el desarrollo, operación e integración de infraestructura portuaria, ferroviaria e industrial	Agencia para el Desarrollo de Yucatán (ADY)
	Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público
	Agencia para el Desarrollo de Yucatán (ADY)
	Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)
	Consejo Nacional de Infraestructura (u órgano intersectorial)
	Instancias de Liberación Ambiental y Legal
	Entidades del Sector Promotoras de Propuestas de Obra

Consideraciones de Factibilidad

La implementación de esta política pública presenta un alto grado de factibilidad en sus distintas dimensiones.

En el ámbito legal, la política pública es factible ya que se alinea con el marco normativo Estatal (Decreto de creación, Ley de Vías Terrestres, Ley de la Administración Pública Paraestatal, etc). No requiere cambios legislativos estructurales. El desarrollo de la política pública está alineado con la normatividad vigente y con las facultades y atribuciones de la Administración del Sistema Portua-

rio Nacional Progreso (ASIPONA Progreso). Ya se cuenta con permisos ambientales para el dragado y algunas obras de construcción bajo vigilancia de la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA). Pero existe el riesgo de que para vialidades que se pretendan construir cabe la posibilidad que se tenga que adquirir la adquisición de derecho de vía. De suscitarse divergencias entre la ASIPONA y/o Marina y el prestador de servicios respecto de los alcances del contrato.

En cuanto a su factibilidad técnico-administrativo, es muy factible ya que el Estado cuenta con las capacidades técnicas e Institucionales para ejecutar obras de infraestructura vial.

La política pública sigue las buenas prácticas de la ingeniería y hace uso adecuado de las tecnologías disponibles, considerando que la mayoría de los puertos se construyen sobre terrenos ganados al mar mediante relleno con material de dragado. Es por eso que sus fortalezas son el personal institucional capacitado y experiencia laboral, así como experiencia técnica previa en obras similares y disponibilidad de tecnología probada. Aunque tiene el riesgo de dispersión de esfuerzos, debilidades de coordinación o escases de recursos en general. Un retraso en el inicio del proyecto generaría perjuicios financieros, durante la realización del proyecto podrían presentarse obstrucciones geológicas, climáticas, físicas y arqueológicas. Y podría prestarse el caso de la realización de nuevas obras y/o complementarios respecto al diseño original, en caso de que este resulte insuficiente.

En la dimensión Política, la política pública es muy factible ya que se encuentra alineada con las directrices, vertientes y objetivos estratégicos, objetivos específicos y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo (PED) Renacimiento Maya 2024-2030, especialmente en su vertiente “5.9. Infraestructura pública” y con el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 “Eje 3: Economía moral y trabajo”.

La política se ajusta a las directrices, objetivos y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, particularmente en la Vertiente 5.11 sobre el Tren Maya y la modernización del Puerto de Altura de Progreso, así como a prioridades federales de desarrollo regional. Así como la fortaleza de alto rendimiento social proyectado y beneficios cuantificables. Aunque existe el riesgo de distintos cambios de enfoque o prioridades ante posibles alternancias política.

En el aspecto social, es muy factible, debido a que la aceptación es favorable para la ciudadanía del interior del Estado. La política pública resulta socialmente rentable, esto cuantificable con base a indicadores y beneficios sociales socialmente aceptables. Una VAN mayor a la Tasa de descuento, TIR y TRI mayor a 10%, esta última para 2029. Así como la fortaleza de alto rendimiento social proyectado y beneficios cuantificables. Aunque existe el riesgo de posible inconformidad si no se genera la comunicación adecuada, efectos negativos de ciertas variables macroeconómicas podrían resultar relevantes durante el desarrollo del proyecto, lo que afectaría el equilibrio económico financiero esperado, así como durante la etapa de explotación, podría suscitarse una interrupción parcial o permanente del servicio con probable pérdida de ingresos y protestas de los usuarios.

Respecto a la factibilidad ambiental, se cuentan con mecanismos para subsanar o mitigar el impacto ambiental que se pudiera ocasionar en algunos casos, habrá situaciones en que no hay dicha inconveniencia debido a que son sitios ya con un impacto realizado de manera histórica. La política pública cuenta con un resolutivo ambiental para el dragado previsto y una parte se ha presentado

a revisión de la DGIRA. Además, lo previsto está alineado a la normatividad ambiental aplicable y la Dependencia ya ha realizado los análisis requeridos.

Es por eso que entre sus fortalezas esta que la mayor parte de los rubros constructivos se realizan en áreas ya impactadas con anterioridad y el cumplimiento anticipado con regulaciones ambientales y revisión oficial en curso. Aunque existe el riesgo de la probabilidad de que existan áreas sin la liberación correspondiente, lo que obliga a la gestión completa en tiempos establecidos, así como infracciones medioambientales a las normas establecidas.

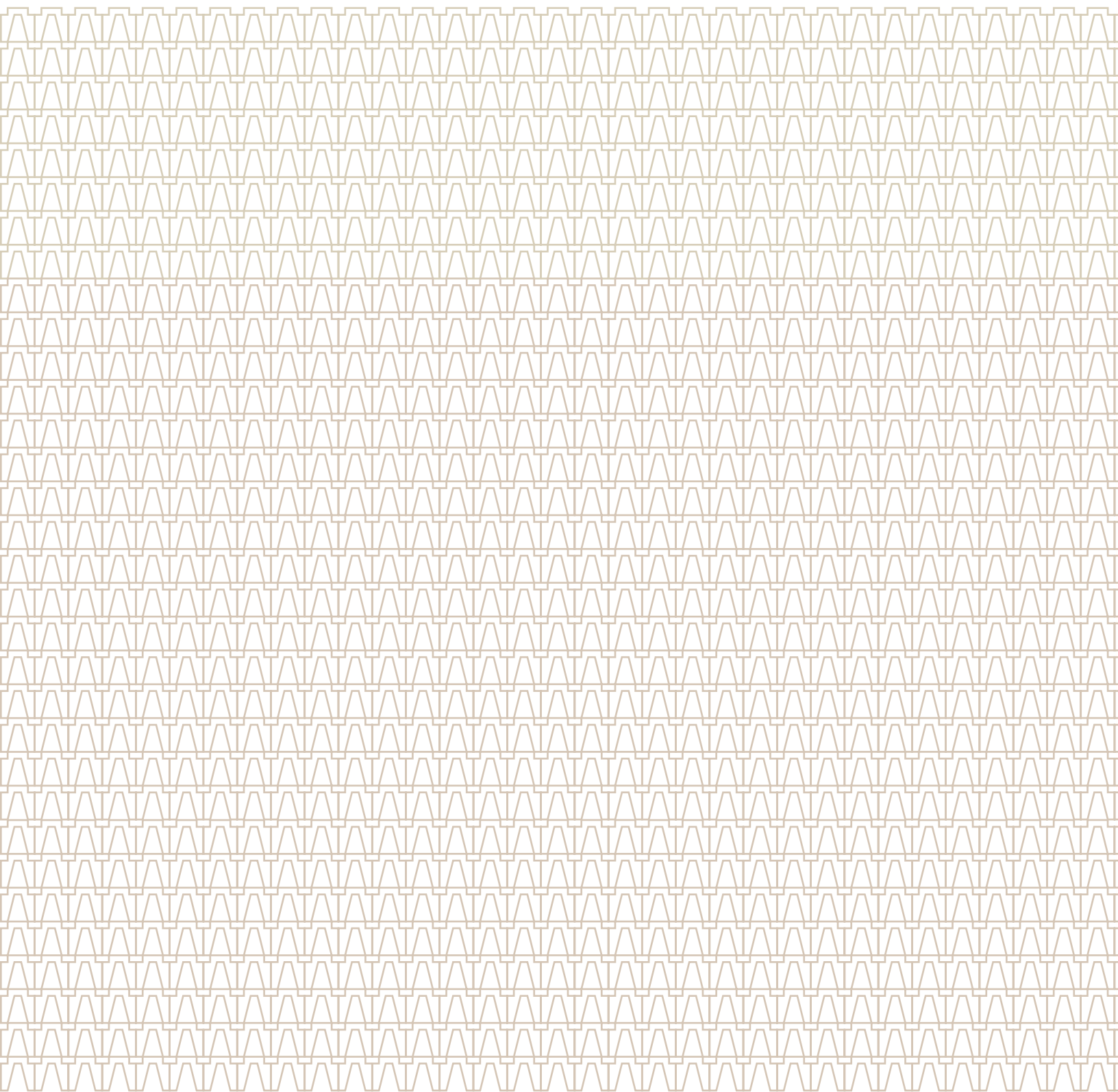
Considerando integralmente estos factores, se concluye que la Política Pública presenta condiciones óptimas para su implementación y se clasifica como una iniciativa de Alto Impacto para el desarrollo del Estado de Yucatán.

Articulación de la Política Pública con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030

La política pública se articula con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 con la siguiente:

- **Directriz 5:** Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible
- **Vertiente 5.11.** Tren Maya y Modernización del Puerto de Altura de Progreso
- **Objetivo estratégico:**
 - **5.11.1** Ampliar la conectividad del Tren Maya con la infraestructura estatal y municipal para el desarrollo económico y social de Yucatán.
 - **5.11.2** Mejorar la competitividad logística y comercial del Puerto de Altura de Progreso
 - **5.11.3.** Incrementar la sostenibilidad y eficiencia energética del Puerto de Altura de Progreso.

El Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, establece en esta directriz y vertiente líneas de acción que son abordadas de manera directa, como son “5.9.3.2.1. Ejecutar un esquema de rehabilitación y mantenimiento de carreteras estatales y municipales” y “5.9.3.2.6. Gestionar planes de acción para garantizar un mantenimiento regular a la rehabilitación en carreteras federales”, “5.11.1.1.3. Impulsar la mejora en infraestructura vial y peatonal en los accesos a las estaciones del tren en la entidad”, “5.11.2.2.2. Procurar la mejora en la infraestructura vial de acceso al puerto, priorizando la ampliación de caminos y carreteras y optimizando rutas de transporte de carga y “5.11.2.2.4. Impulsar acciones de conectividad terrestre entre las regiones turísticas del interior del estado y la costa yucateca.”



VIII. Indicadores

En Yucatán creemos que las grandes transformaciones no sólo deben soñarse, también deben medirse. Por eso, en esta sección encontrarás los indicadores que permitirán dar seguimiento puntual, transparente y confiable al avance de los Programas de Mediano Plazo.

Cada indicador está directamente vinculado con la transformación que se busca lograr a través de las políticas públicas presentadas. Aquí podrás conocer de forma clara cómo se evaluará el impacto de cada intervención, con qué datos, en qué momentos y con qué criterios. Esta información no sólo permite medir avances, sino también tomar mejores decisiones, corregir el rumbo cuando sea necesario y, sobre todo, rendir cuentas a la ciudadanía.

Para ello, se incluye la ficha técnica de cada indicador, donde se detallan aspectos clave como su nombre, definición, unidad de medida, frecuencia de actualización, fuente de información, método de cálculo y el objetivo que persigue. Esta ficha está pensada para que cualquier persona interesada pueda comprender y utilizar esta información de forma útil.

Medir no es sólo un acto técnico, es también un acto de responsabilidad con las y los yucatecos. Porque en este Renacimiento Maya, el compromiso del gobierno no termina con planear e implementar, sino que se extiende hasta demostrar, con evidencias, que los esfuerzos realizados están construyendo un mejor futuro para todas y todos.

Tabla 6. Tasa de Accidentes de Tránsito por Malas Condiciones del Camino por Cada 100 mil Habitantes

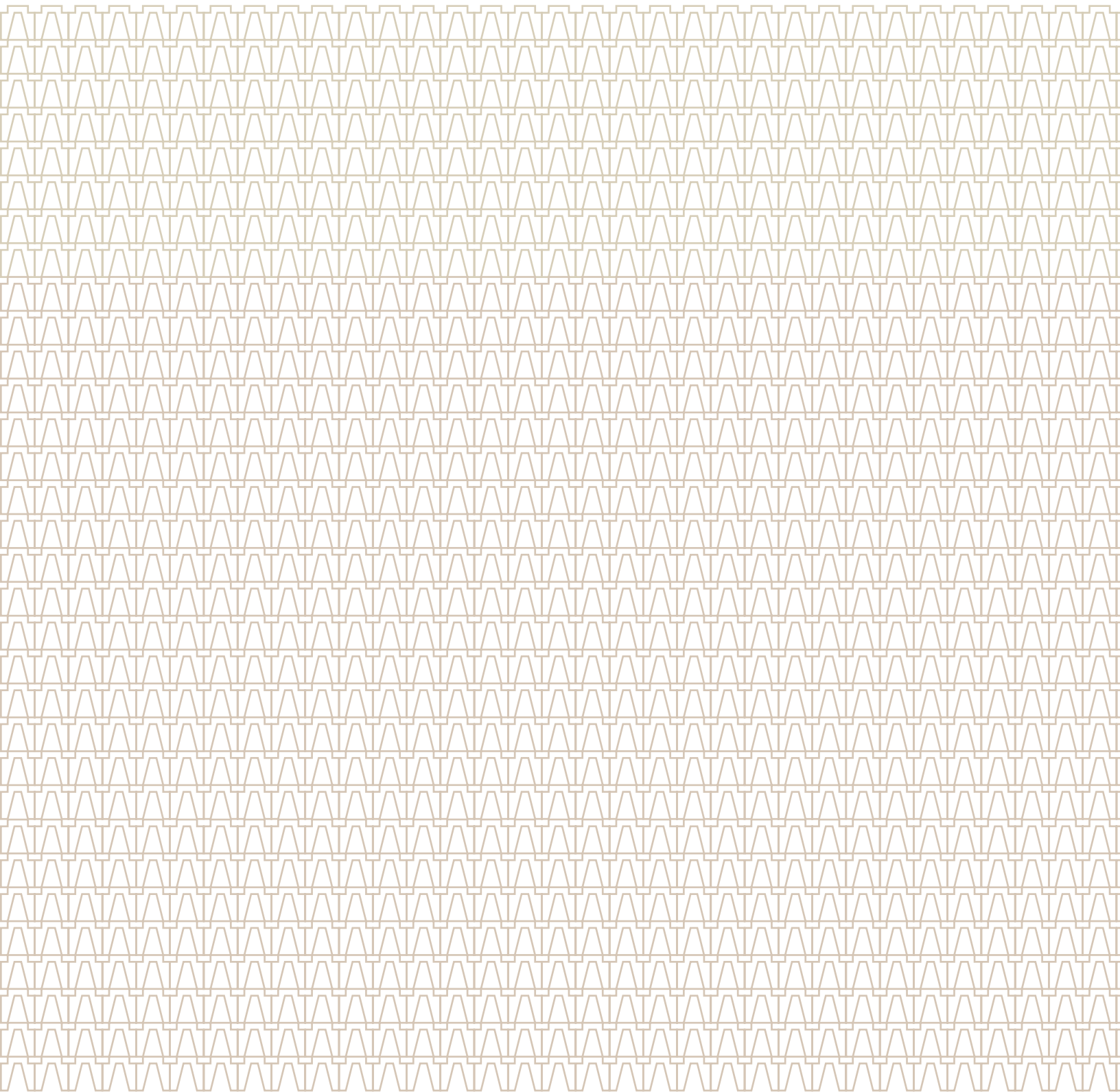
Tasa de Accidentes de Tránsito por Malas Condiciones del Camino por Cada 100 mil Habitantes					
Descripción	Mide el número de accidentes por malas condiciones del camino por cada 100 mil habitantes				
Tipo de Algoritmo	Periodicidad de cálculo	Fórmula de calculo		Tendencia	
Tasa	Anual	A = (B/C)*100000		Descendente	
Variables					
Variable A	Nombre		Fuente de verificación		
	Tasa de accidentes de tránsito por malas condiciones del camino por cada 100 mil habitantes		Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (ATUS), INEGI		
Variable B	Número de accidentes de tránsito por malas condiciones del camino		Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (ATUS), INEGI		
Variable C	Población a mitad de año 2024		Población a mitad de año, 1950-2070. CONAPO		
Línea base o valor de referencia					
Variable A	Variable	Valor	Unidad de medida	Fecha	Fuente
	Tasa de accidentes de tránsito por malas condiciones del camino por cada 100 mil habitantes	10.1	Tasa	2024	Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (ATUS), INEGI
Variable B	Número de accidentes de tránsito por malas condiciones del camino	250	Accidentes	2024	Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (ATUS), INEGI
Variable C	Población a mitad de año 2024	2,483,400	Personas	2024	Población a mitad de año, 1950-2070. CONAPO

Tabla 7. Porcentaje de Población en Viviendas sin Acceso al Agua

Porcentaje de Población en Viviendas sin Acceso al Agua					
Descripción	Mide el porcentaje de población en viviendas que no cuentan con acceso al agua				
Tipo de Algoritmo	Periodicidad de cálculo	Fórmula de calculo		Tendencia	
Porcentaje	Bienal	A=A		Descendente	
Variables					
Variable A	Nombre		Fuente de verificación		
	Porcentaje de población en viviendas sin acceso al agua		CONEVAL. Medición multidimensional de la pobreza, 2022		
Linea base o valor de referencia					
Variable A	Variable	Valor	Unidad de medida	Fecha	Fuente
	Porcentaje de población en viviendas sin acceso al agua	2.6	Porcentaje	2022	CONEVAL. Medición multidimensional de la pobreza, 2022

Tabla 8. Variación Promedio del Número de Contenedores Movilizados en el Puerto de Altura (Media Móvil)

Variación Promedio del Número de Contenedores Movilizados en el Puerto de Altura (Media Móvil)					
Descripción	Mide la variación promedio de la cantidad de contenedores (TEUS) movilizados en el puerto de altura en los últimos 3 años				
Tipo de Algoritmo	Periodicidad de cálculo	Fórmula de calculo		Tendencia	
Promedio móvil de tres años	Anual	A = (B+C+D) /3		Ascendente	
Variables					
Variable A	Nombre		Fuente de verificación		
	Variación promedio de movilización de contenedores		Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Variable B	Variación anual de movilización de contenedores en el periodo que se reporta (t)		Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Variable C	Variación anual de movilización de contenedores en el periodo que se reporta (t-1)		Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Variable D	Variación anual de movilización de contenedores en el periodo que se reporta (t-2)		Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Linea base o valor de referencia					
Variable A	Variable	Valor	Unidad de medida	Fecha	Fuente
	Variación promedio de movilización de contenedores	-12.77	Porcentaje	2024	Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Variable B	Variación anual de movilización de contenedores en el periodo que se reporta (t)	-1.18	Porcentaje	2024	Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Variable C	Variación anual de movilización de contenedores en el periodo que se reporta (t-1)	-20.18	Porcentaje	2023	Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Variable D	Variación anual de movilización de contenedores en el periodo que se reporta (t-2)	-16.95	Porcentaje	2022	Informe estadístico de los puertos de México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante



IX. Alineación al Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024- 2030

Hoy escribimos una nueva página en la historia de nuestro estado, donde la planeación se convierte en acción transformadora. El Programa de Mediano Plazo (PMP) no es solo un documento técnico, sino el corazón palpitante del Renacimiento Maya, el puente que conecta los sueños colectivos con realidades tangibles para cada familia yucateca.

El PMP se articula con las directrices, vertientes y objetivos estratégicos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, asegurando una alineación integral de las políticas públicas estatales. Este apartado presenta las contribuciones directas e indirectas de las Prioridades del Desarrollo y sus objetivos con los objetivos estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo, así como la relación con la contribución a la transformación deseada de cada Política Pública.

Este es el modelo de un gobierno que cumple lo que promete: cada línea, cada objetivo, cada estrategia ha sido cuidadosamente diseñada para honrar la confianza que el pueblo yucateco ha depositado en esta Cuarta Transformación. No estamos construyendo sobre papel, estamos transformando vidas.

El PMP opera como un puente entre la planeación estratégica y la ejecución de acciones concretas. Cada prioridad de desarrollo identificada en el Programa se vincula explícitamente con uno o varios objetivos del Plan Estatal, garantizando que las intervenciones institucionales contribuyan de manera efectiva a las metas de desarrollo estatales.

El Programa de Mediano Plazo de Infraestructura para el Bienestar se encuentra alineado a la Directriz 5 Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, contribuyendo específicamente al cumplimiento de los Objetivos Estratégicos establecidos.

Esta alineación asegura que las acciones del programa respondan a una visión integral de desarrollo que prioriza la reducción de las brechas de acceso a servicios básicos, la mejora de la conectividad, la disponibilidad y manejo eficiente de los recursos naturales, así como la creación de entornos urbanos y rurales más equitativos y sostenibles.

La metodología adoptada, basada en la planeación participativa, la gestión por resultados y la sostenibilidad ambiental, traduce los lineamientos del PED en intervenciones concretas que fortalecen la cohesión social, incrementan la competitividad regional y contribuyen al bienestar de la población. De este modo, el programa no solo actúa como instrumento de ejecución de políticas públicas, sino como un mecanismo articulador entre las necesidades territoriales y los compromisos estratégicos del Gobierno del Estado de Yucatán para el periodo 2024-2030.

Tabla 9. Contribución directa de las Prioridades del Desarrollo a los Objetivos Estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030

Objetivo Estratégico	Prioridad del Desarrollo relacionada
5.9.1. Incrementar la infraestructura productiva y de competitividad global del estado de Yucatán	Prioridad 1: Infraestructura para el bienestar de Yucatán y sus municipios
5.9.2. Equilibrar la inversión de infraestructura pública en el estado de Yucatán	
5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenible	
5.9.3. Mejorar la infraestructura vial, de movilidad y de conectividad en la región	Prioridad 2: Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad
5.11.2. Mejorar la competitividad logística y comercial del Puerto de Altura de Progreso	Prioridad 3: Modernización y articulación logística del Tren maya, puerto de altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste
5.11.1. Ampliar la conectividad del Tren Maya con la infraestructura estatal y municipal para el desarrollo económico y social de Yucatán	
5.11.3. Incrementar la sostenibilidad y eficiencia energética del Puerto de Altura de Progreso	

En esta tabla se muestra cómo cada uno de los objetivos estratégicos de la vertiente, 5.9 y 5.11 está vinculado con al menos una de las prioridades de desarrollo. Esto garantiza que no hay ningún objetivo estratégico de esa vertiente que quede sin atención temática.

Tabla 10. Contribución indirecta de las Prioridades del Desarrollo a los Objetivos Estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030

Prioridad del Desarrollo relacionada	Objetivo Estratégico
Prioridad 1: Infraestructura para el bienestar de Yucatán y sus municipios	1.5.2 Expandir mecanismos institucionales que aseguren la coordinación efectiva entre los distintos niveles de gobierno
	5.1.2 Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano
	5.9.2 Equilibrar la inversión de infraestructura pública en el estado de Yucatán
	5.10.2 Incrementar el acceso de las mujeres a servicios urbanos de calidad
	2.4.1 Mejorar el acceso a una vivienda adecuada para la población en condiciones de vulnerabilidad
	2.4.2 Mejorar el acceso a los servicios básicos de la vivienda para la población en condiciones de vulnerabilidad
	5.4.1 Aumentar el acceso equitativo al agua apta para consumo humano en todas las comunidades del estado
	5.8.2 Incrementar el suministro energético sostenible y confiable en Yucatán
	2.1.1 Ampliar el acceso universal y gratuito a los servicios sanitarios de prevención, diagnóstico, tratamiento y rehabilitación a toda la población del Estado
	3.2.1 Mejorar la infraestructura y equipamiento de los espacios culturales en los municipios del Estado
Prioridad 2: Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad	3.1.1 Reducir el rezago educativo en la educación básica y media superior en Yucatán
	5.9.3. Mejorar la infraestructura vial, de movilidad y de conectividad en la región
Prioridad 3: Modernización y articulación logística del Tren Maya, Puerto de Altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste	5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenible
	4.8.1 Mejorar la competitividad del Estado
	4.4.3 Expandir la promoción turística para que Yucatán se consolide como un destino turístico internacional
	4.4.3 Expandir la promoción turística para que Yucatán se consolide como un destino turístico internacional
	4.3.1. Incrementar el empleo y desarrollo económico a través de los Polos de Bienestar
	5.8.3. Incrementar el uso de energías renovables en el estado de Yucatán
	1.5.1 Expandir mecanismos institucionales que aseguren la coordinación efectiva entre los distintos niveles de gobierno
	5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenible

En esta tabla se identifican prioridades de desarrollo que también abordan objetivos estratégicos de otras vertientes del Plan Estatal de Desarrollo. Esto demuestra su alcance transversal.

Tabla 11. Alineación de los Elementos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 y el Programa de Mediano Plazo

Directriz	Vertiente PED asociada al PMP	Objetivo Estratégico de la Vertiente	Nombre de la Prioridad	Política Pública	Contribución a la transformación deseada
Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible	Infraestructura pública	5.9.1. Incrementar la infraestructura productiva y de competitividad global del estado de Yucatán	Infraestructura para el bienestar de Yucatán y sus municipios	Infraestructura Pública Digna y Equitativa en el Estado	Fortalecer el desarrollo territorial equilibrado y competitivo del estado de Yucatán, con infraestructura productiva, conectividad eficiente y modelos de urbanización sostenibles
		5.9.2. Equilibrar la inversión de infraestructura pública en el estado de Yucatán			
		5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenible			
		5.9.3. Mejorar la infraestructura vial, de movilidad y de conectividad en la región	Construcción, rehabilitación, conservación y modernización de infraestructura vial para una adecuada movilidad y conectividad	Conectividad Vial Segura y Eficiente para el Bienestar en el Interior del Estado	Fortalecer el desarrollo territorial equilibrado y competitivo del estado de Yucatán, con infraestructura productiva, conectividad eficiente y modelos de urbanización sostenibles
	Tren Maya y modernización del Puerto de Altura de Progreso	5.11.1. Ampliar la conectividad del Tren Maya con la infraestructura estatal y municipal para el desarrollo económico y social de Yucatán	Modernización y articulación logística del Tren maya, puerto de altura y vialidades para el desarrollo sostenible del sureste	Infraestructura Portuaria, Ferroviaria y Vial para un Desarrollo Territorial Sostenible en el Estado de Yucatán	Fortalecer la infraestructura logística y de conectividad estratégica del estado de Yucatán para impulsar el desarrollo económico regional con sostenibilidad
		5.11.2. Mejorar la competitividad logística y comercial del Puerto de Altura de Progreso			
		5.11.3. Incrementar la sostenibilidad y eficiencia energética del Puerto de Altura de Progreso			

X. Mecanismos de Coordinación, Seguimiento y Evaluación

La implementación exitosa de los Programas de Mediano Plazo exige establecer procesos claros que garanticen la articulación efectiva entre instituciones, el monitoreo permanente de avances y la medición rigurosa de resultados. Este apartado define los mecanismos institucionales que harán posible transformar los objetivos planteados en beneficios concretos para la población yucateca.

Para asegurar la coordinación interinstitucional, se establecen espacios de diálogo y colaboración entre dependencias gubernamentales, otros niveles de gobierno y actores sociales relevantes. Estos mecanismos buscan alinear esfuerzos, optimizar recursos y resolver oportunamente los desafíos que surjan durante la ejecución de las políticas públicas.

El seguimiento sistemático se realizará mediante procesos periódicos de recolección y análisis de información permitiendo medir el progreso de cada acción programática. Paralelamente, la evaluación de resultados proporcionará evidencia objetiva sobre los impactos generados, identificando áreas de oportunidad para mejorar continuamente las intervenciones públicas.

Estos procesos complementarios -coordinación, seguimiento y evaluación- conforman un sistema integral que fortalece la rendición de cuentas y garantiza que los recursos públicos se traduzcan efectivamente en mejor calidad de vida para los ciudadanos.

La ejecución del Programa de Mediano Plazo 2025-2030 de Infraestructura para el Bienestar, requiere de un sistema sólido de coordinación interinstitucional, seguimiento permanente y evaluación objetiva, que garantice el cumplimiento de las metas planteadas y la correcta administración de los recursos públicos. Estos mecanismos se estructuran con un enfoque integral, asegurando la participación de las Dependencias Estatales, Municipales, Gobierno Federal, así como

de la sociedad civil organizada, bajo principios de transparencia, eficiencia y corresponsabilidad.

La coordinación es liderada por la instancia responsable del programa la Secretaria de Infraestructura para el Bienestar, que actúa como ente Coordinador y Enlace entre las diferentes áreas involucradas. Esta función implica la articulación sectorial con Dependencias del Gobierno del Estado de Yucatán y organismos especializados, evitando duplicidades y potenciando recursos. La vinculación con los Ayuntamientos Municipales para garantizar que los proyectos respondan a las necesidades locales y se integren en los planes municipales de desarrollo, la colaboración con Instancias Federales para alinear criterios técnicos y acceder a Programas de Financiamiento, la participación social y comunitaria, mediante consultas, reuniones de trabajo y mecanismos de comunicación que permitan retroalimentar el diseño y ejecución de proyectos.

Esta coordinación se formaliza a través de mesas de trabajo periódicas, convenios de colaboración y sistemas compartidos de información, de manera que las decisiones se tomen con base en datos actualizados y consensos institucionales.

El mecanismo de seguimiento de las acciones del programa se realiza de manera continua y se apoya en herramientas tecnológicas que permiten monitorear los avances en tiempo real. Entre las principales acciones se incluyen: Indicadores de desempeño para medir cobertura, eficiencia, calidad y tiempo de ejecución de las obras, Informes periódicos dirigidos a las autoridades competentes, supervisión de campo por parte de equipos técnicos para verificar el cumplimiento de las especificaciones.

La evaluación se basa en metodologías como la Matriz de Marco Lógico y el análisis costo-beneficio, y contemplan indicadores cuantitativos y cualitativos que mejora la percepción de la calidad de vida de la ciudadanía.

Como elemento transversal, la transparencia se garantiza mediante la publicación de información relevante en portales oficiales, permitiendo el acceso público a datos sobre avances y resultados.

En conjunto, con estos mecanismos se fortalece el programa, permiten una toma de decisiones informada y fomentan la confianza de la ciudadanía en la gestión pública. Al asegurar que las obras sean pertinentes, de calidad y entregadas en tiempo y forma, el programa se consolida como un instrumento eficaz para alcanzar el bienestar y el desarrollo territorial sostenible en Yucatán.

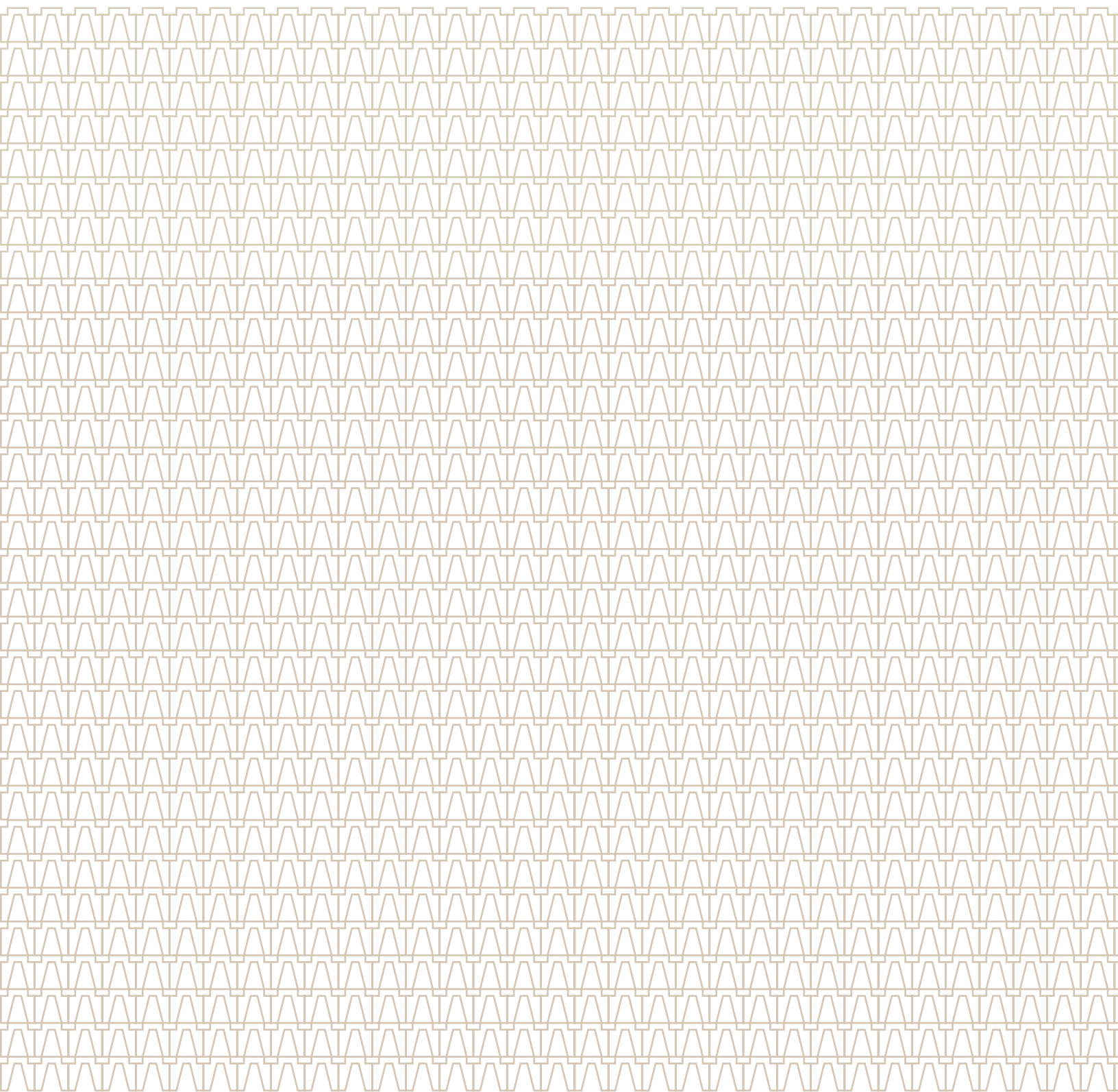
XI. Referencias

- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF). (2024). Pulso Operativo Agosto 2024. <https://www.gob.mx/artf/documentos/pulso-operativo-agosto-2024>
- Baddows, P., Escobar, E., Torres-Talamante, O., & Blanchon, P. (2007). Los cenotes de la península de Yucatán. *Arqueología Mexicana*, 32–35.
- Biodiversidad mexicana. (2023). La biodiversidad en Yucatán: Estudio de Estado. https://www.biodiversidad.gob.mx/region/EEB/estudios/ee_yucatan
- CANADEVI. (2024). Síntesis informativa 16 de abril de 2024. <https://canadevi.com.mx/2024/04/16/sintesis-informativa-16-de-abril-de-2024/>
- CEMDA. (2023). Informe sobre impactos socioambientales del Tren Maya.
- Censo de Población y Vivienda 2020.
- Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. (2019). Las Áreas Naturales Protegidas y la salud humana. <https://www.gob.mx/conanp/es/articulos/las-areas-naturales-protegidas-y-la-salud-humana>
- CONABIO. (2021). Biodiversidad y Desarrollo Humano en Yucatán. https://www.biodiversidad.gob.mx/media/1/region/eeb/files/YUCATAN_resumen.pdf
- CONABIO. (2023). La biodiversidad en Yucatán: Estudio de Estado. https://www.biodiversidad.gob.mx/region/EEB/estudios/ee_yucatan
- CONAFOR. (2020). Programa Estratégico Forestal para el Estado de Yucatán.
- CONAVI. (s.f.). Cuadernillo de Análisis: Yucatán. <https://siesco.conavi.gob.mx/doc/analisis/Cuadernillos/Cuadernillos%20-%20Yucat%C3%A1n.pdf>
- CONAVI. (s.f.b). Criterios de Vivienda Adecuada. https://www.conavi.gob.mx/gobmx/pnr/10.-Criterios_Vivienda_Adecuada.pdf
- CONEVAL. (2022). Informe de Evaluación de la Pobreza y Rezago Social: Yucatán. https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_pobreza_evaluacion_2022/Yucatan.pdf
- CONEVAL. (2022). Sistema de indicadores de pobreza y medio ambiente en comunidades indígenas.
- CONEVAL. (2024a). Informe de Evaluación de los Derechos Sociales 2024: Derecho a la Vivienda. https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/PP/CEIPP/IEPSM/Documents/Derechos_Sociales_2024/EDDV_2024_IF.pdf
- CONEVAL. (2024b). Resumen Ejecutivo: Informe de Evaluación de los Derechos Sociales 2024 - Derecho a la Vivienda. https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/PP/CEIPP/IEPSM/Documents/Derechos_Sociales_2024/Dosieres_Derechos_2024/EDDV_2024_RE.pdf
- CONEVAL. (2024c). Informe de Evaluación de los Derechos Sociales 2024: Derecho a la Vivienda. https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/PP/CEIPP/IEPSM/Documents/Derechos_Sociales_2024/EDDV_2024_IF.pdf
- Cruz Calderón, S. F., & Heijs, J. (2023). Brecha en calidad de vivienda de los indígenas en Mé-

- xico. Información Comercial Española, Revista de Economía, (920), 141–156. <https://revistasice.com/index.php/ICE/article/download/7738/7814/9173>
- Data México. (2025a). Yucatán: Economía, empleo, equidad, calidad de vida, educación, salud y seguridad pública. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/yucatan-yu?redirect=true>
 - Decreto 117. (2013, octubre 28). Decreto que establece el Área Natural Protegida denominada Reserva Estatal Geohidrológica del Anillo de Cenotes. Diario Oficial del Estado de Yucatán.
 - Diario de Yucatán. (2025, febrero 25). Firman convenio para construir viviendas en Mérida y otros 48 municipios de Yucatán. <https://www.yucatan.com.mx/merida/2025/02/25/firman-convenio-para-construir-viviendas-en-merida-y-otros-48-municipios-de-yucatan.html>
 - GeoComunes & Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible. (2019). Expansión de proyectos de energía renovable de gran escala en la península de Yucatán. https://geocomunes.org/Analisis_PDF/EnergiaRenovableYucatan.pdf
 - Gobierno de México. (2023). Informe Sobre La Situación de Pobreza y Rezago Social: Yucatán. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/791871/31Yucatan23.pdf>
 - Guillero Ruíz-Cancino; Luis Manuel Mejía-Ortíz. (2019). La Biodiversidad oculta en los cenotes de la isla de Cozumel. Ciencia y Desarrollo. <https://www.cyd.conacyt.gob.mx/?p=articulo&id=542>
 - IMCO. (2025). Subíndice de Sociedad y Medio Ambiente. <https://imco.org.mx/indice-de-competitividad-estatal-2025/>
 - Martínez, P. C. (2016). Sustentabilidad y Educación. Ciencia UANL, 79.
 - Ministerio de Medio Ambiente, Secretaría General. (1999, junio 15). Libro Blanco de la Educación Ambiental. https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/libro_blanco.aspx
 - Miranda, F. (2020, noviembre 17). Ver aves en su hábitat natural, una industria sustentable que deja 6 mil mdp en México. Milenio. <https://www.milenio.com/ciencia-y-salud/aviturismo-mexico-industria-sustentable-deja-6-mil-mdp>
 - Naturales, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos. (2006). Estrategia nacional de educación ambiental para la sustentabilidad en México. México, DF.
 - Pedroza, L. (2010). Cenotes y cuevas inundadas de la península de Yucatán. De los primeros pobladores a la Guerra de Castas. <https://arqueologiamexicana.mx/mexico-antiguo/cenotes-y-cuevas-inundadas-de-la-peninsula-de-yucatan-de-los-primeros-pobladores-la>
 - Recio, D. A. (2018, marzo 31). Instituto Nacional de Antropología e Historia. <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/articulo%3A16744>
 - Sandoval, C. R. (s.f.). El inframundo Maya y los sistemas kársticos. Ciencia y Cultura Arqueológica Subacuática, 38–41. <https://sds.yucatan.gob.mx/cenotes-grutas/documentos/el-inframundo-parte1.pdf>
 - SDS. (s.f.). Sistema de Áreas Naturales Protegidas del Estado de Yucatán (SANPY). <https://sds.yucatan.gob.mx/areas-naturales/sanpy.php>
 - Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Dirección de Educación Ambiental. (s.f.). Diseño de Proyectos de Educación Ambiental. <http://educacionysustentabilidad.tecsuma.cl/>

wp-content/uploads/2011/11/EAS-EC-02-Ed_Amb_SEMARNAT_Mexico1.pdf

- SEMARNAT. (2021). Informe de la situación del medio ambiente en México.
- Presupuesto de Egresos 2025 del Estado de Yucatán. Transparencia Yucatán: https://www.yucatan.gob.mx/docs/transparencia/paquete_fiscal/2025/Presupuesto_Autorizado/2024-12-31_10.pdf





RENACIMIENTO MAYA

YUCATÁN

GOBIERNO DEL ESTADO | 2024 ♦ 2030

Programa de Mediano Plazo 2025-2030

Infraestructura para el Bienestar

IMPRESO EN LA DIRECCIÓN DEL DIARIO OFICIAL

PODER EJECUTIVO



CONSEJERIA JURIDICA