

COLIMA
Gobierno del Estado



**PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO
POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO
2021-2027**

EL TEMPLE DEL BRAZO ES
VIGOR EN LA TIERRA



- a) PRESENTACIÓN**
- b) MARCO JURÍDICO**
- c) VISIÓN SECTORIAL**
- d) OBJETIVO GENERAL**
- e) SUBPROGRAMAS**

1. PUERTO COMPETITIVO

APARTADO TEMÁTICO CONVIVENCIA CIUDAD Y PUERTO

- I. DIAGNÓSTICO
- II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS
- III. METAS
- IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS
 - Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED.
 - Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas.
 - Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores.
 - Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores.
 - Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales.
 - Anexo 6: Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios.
- V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO CONVIVENCIA CIUDAD Y PUERTO DEL SUBPROGRAMA PUERTO COMPETITIVO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.

APARTADO TEMÁTICO DESARROLLO LOGÍSTICO Y PORTUARIO

- I. DIAGNÓSTICO
- II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS
- III. METAS
- IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS
 - Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED.
 - Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas.
 - Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores.
 - Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores.
 - Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales.
 - Anexo 6: Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios.
- V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO DESARROLLO LOGÍSTICO PORTUARIO DEL SUBPROGRAMA PUERTO COMPETITIVO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.

2. TURISMO

APARTADO TEMÁTICO DESARROLLO TURÍSTICO

- I. DIAGNÓSTICO
- II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS
- III. METAS
- IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS
 - Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED.
 - Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas.
 - Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores.
 - Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores.
 - Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales.
 - Anexo 6: Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios.
- V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO SERVICIOS TURÍSTICOS DEL SUBPROGRAMA TURISMO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.

APARTADO TEMÁTICO SERVICIOS TURÍSTICOS

- I. DIAGNÓSTICO
- II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS
- III. METAS
- IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS
 - Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED.
 - Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas.
 - Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores.
 - Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores.
 - Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales.
 - Anexo 6: Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios.
- V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO SERVICIOS TURÍSTICOS DEL SUBPROGRAMA TURISMO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.

APARTADO TEMÁTICO PROMOCIÓN TURÍSTICA

- I. DIAGNÓSTICO
- II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS
- III. METAS
- IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS
 - Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED.

Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas.

Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores.

Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores.

Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales.

Anexo 6: Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios.

- V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO PROMOCIÓN TURÍSTICA DEL SUBPROGRAMA TURISMO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.

a) PRESENTACIÓN

Dentro de las teorías sobre el desarrollo económico, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, reitera que muchos países y sus regiones están trabajando para alcanzar un nivel de competitividad que les permita adaptarse a la globalización. Regiones que, históricamente fueron centros de producción, hoy encuentran que sus actividades manufactureras están encaminadas hacia áreas geográficas de más bajo costo de producción y reorientadas a industrias no manufactureras de alto valor agregado, o a nichos de manufactura intensivos, basados en investigación y desarrollo tecnológico¹.

Dentro de las teorías del desarrollo y crecimiento económico, López (2009), cita a Francois Perroux, quien estableció la teoría de la polarización, en donde consigna que “es posible generar procesos de desarrollo regional a partir de la conformación de una actividad automotriz de carácter industrial con una alta tasa de crecimiento y de gran tamaño que impulse el resto de la economía de esa región y vinculó la dinámica de esa actividad con las estructuras económicas existentes. Cuando se logra tal efecto sostiene Perroux se dice que dicha actividad se constituye en un polo para la región”.

Perroux, citado por López (2009MM), define los polos de desarrollo como “unidades motrices (simples o complejas) capaces de aumentar el producto, de modificar las estructuras, de engendrar cambios en los tipos de organización, de suscitar progresos económicos o de favorecer el progreso económico”.

En ese tenor, se considera que el efecto de la ubicación, en este caso el Puerto de Manzanillo, tiene la propiedad de que, cuando aumenta su actividad económica (servicios de logística, importaciones, exportaciones, transporte, etc.), tiene como consecuencia el aumento positivo de la actividad económica de la región, impactando directamente a una o varias empresas; sin embargo, cuando no es posible que se presente la articulación entre la actividad económica del Puerto con las estructuras económicas existentes en la región, lo que resulta, dice López (2009), es un enclave en la región, efecto que se ha producido en muchos casos donde se ha implementado el modelo de desarrollo regional.

¹ López Cantú Aldo Alfonso (2009). Identificación de oportunidades estratégicas para el desarrollo del Estado de Colima. FEMSA, ITESM

Considerando lo anterior, este documento plantea los objetivos, estrategias y metas enfocados a crear una articulación entre la actividad económica del Puerto de Manzanillo y el Turismo, considerados como un polo de desarrollo, para impactar positivamente a las estructuras económicas existentes en la región.

El Puerto de Manzanillo

En México a partir de 1993, se inició la administración de los puertos con participación de capital privado, con el objetivo de mejorar su organización, eficiencia y eficacia, convirtiéndolos en áreas de oportunidad para la atracción y aplicación de inversiones en infraestructura, como terminales e instalaciones logísticas, así como en negocios portuarios, comerciales e industriales².

Los puertos son de suma importancia, ya que se constituyen como puntos de enlace para el flujo de mercancías; a través de los puertos mexicanos se transporta alrededor de un tercio del total de la carga del país.

En ese tenor, en el estudio sobre “Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México”, realizado por Zepeda-Ortega, Ángeles Castro & Carrillo Murillo (2017) concluyen que:

“La disponibilidad de infraestructura portuaria tiene una influencia positiva en el crecimiento económico regional. La influencia de la infraestructura portuaria no sólo depende de su disponibilidad, sino que es afectada por el uso y aprovechamiento, el cual es determinado por la demanda de servicios de transporte. Por ello, la dotación de infraestructura portuaria debe estar vinculada con proyectos y políticas públicas que fomenten la explotación, el uso económico y el beneficio social de las infraestructuras. Las regiones que presentan el menor Factor de infraestructura portuaria al mismo tiempo figuran entre las de PIB más bajo: Chiapas, Oaxaca y Guerrero. Diversas regiones del litoral mexicano cuentan con infraestructura portuaria menor cuyo incremento marginal podría brindar elementos de accesibilidad y conectividad lo que permitiría determinar nuevos patrones de movilidad, flujos comerciales, así como localizaciones industriales y residenciales con impacto económico regional mayor”.

² Zepeda-Ortega, I. E., Ángeles-Castro, G., & Carrillo-Murillo, D. G. (2017). Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México. *Economía Sociedad y Territorio*, 337–366. <https://doi.org/10.22136/est002017806>

Manzanillo, es el puerto principal del país en lo que a carga y descarga de contenedores se refiere, siendo el número uno de cara al pacífico y superando también a los puertos que operan en el golfo de México, como el caso de Veracruz. Por su ubicación clave, también fungió como un punto para transbordar con países de Centroamérica, América del sur y norte América.

Los datos históricos de la SCT muestran que, Manzanillo se posicionó como la entrada más grande de mercancía proveniente del extranjero con destino al bajío mexicano, además de que, como puerto internacional opera prácticamente a todos los continentes del mundo, sin embargo, sus principales destinos aparecen en la cuenca del pacífico. En América del norte sus principales destinos son: Estados Unidos y Canadá, en Centroamérica, Panamá y Guatemala, en América del Sur, Chile, Ecuador y Colombia, en Asia, China, La República de Corea, Indonesia, Taiwán, Malasia, Singapur y las Filipinas, aunque a menor medida también presenta un intercambio comercial considerable con países europeos como Rusia, España, Alemania. En Oceanía sus principales destinos son Australia y Nueva Zelanda, para África el destino más frecuente es Sudáfrica³.

Respecto de la importancia del Puerto de Manzanillo para el Estado de Colima y el país, González (2018) concluye, que el comercio exterior es una fuente de ingresos fundamental para México, así como la globalización, una necesidad a la cual el país abrió sus puertas desde los años ochenta. El comercio internacional marítimo representa una de las principales vías de comercio en el mundo y en México, debido a sus bajos costos, y a la capacidad de mover grandes cantidades de mercancía a través de contenedores prácticamente a cualquier lugar del mundo. En México no es la excepción, y Manzanillo es sin duda alguna, el puerto más importante con el que cuenta el país. Con tal relevancia, Manzanillo se convierte así en un elemento clave para el desarrollo de una región, o incluso de la nación, debido a toda la derrama económica que el puerto genera y al gran porcentaje que el comercio exterior abona al PIB nacional.

³ González Cisneros, J. O. (2018). *La eficiencia del puerto de Manzanillo 2012-2017*. Biblioteca Digital wdg.biblio.

b) MARCO JURÍDICO

El Polo de Desarrollo III. Puerto y Turismo 2021-2027, tiene el soporte jurídico en los siguientes ordenamientos:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: Artículos 25, 26, y 134.

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.

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 recursos económicos de que dispongan la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados.

Ley de Planeación: Artículos 2, 3, 33, y 35.

La planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo integral y sustentable del país.

Se entiende por planeación nacional de desarrollo la ordenación racional y sistemática de acciones que tiene como propósito la transformación de la realidad del país.

El Ejecutivo Federal podrá convenir con los gobiernos de las entidades federativas, satisfaciendo las formalidades que en cada caso procedan, la coordinación que se requiera a efecto de que dichos gobiernos participen en la planeación nacional del desarrollo.

El Ejecutivo Federal definirá la participación de los órganos de la Administración Pública centralizada que actúen en las entidades federativas en las actividades de planeación que realicen los respectivos gobiernos de las entidades.

Ley General de Contabilidad Gubernamental:
Artículo 54.

La información presupuestaria y programática que forme parte de la cuenta pública deberá relacionarse, en lo conducente, con los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo. Asimismo, deberá incluir los resultados de la evaluación del desempeño de los programas federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales del Distrito Federal, respectivamente, así como los vinculados al ejercicio de los recursos federales que les hayan sido transferidos.

Para ello, deberán utilizar indicadores que permitan determinar el cumplimiento de las metas y objetivos de cada uno de los programas, así como vincular los mismos con la planeación del desarrollo.

Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios:
Artículo 5.

Las iniciativas de las Leyes de Ingresos y los proyectos de Presupuestos de Egresos de las Entidades Federativas se deberán elaborar conforme a lo establecido en la legislación local aplicable, en la Ley General de Contabilidad Gubernamental y las normas que para tal efecto emita el Consejo Nacional de Armonización Contable, con base en objetivos, parámetros cuantificables e indicadores del desempeño; deberán ser congruentes con los planes estatales de desarrollo y los programas derivados de los mismos.

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima:
Artículo 58.

Es facultad y obligación de la Gobernadora organizar y conducir la planeación democrática del desarrollo del Estado.

Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública del Estado de Colima:
Artículos 4, 13, 23.

Las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado conducirán sus actividades en forma programada, con base en las políticas que para el logro de los objetivos y prioridades de la planeación estatal del desarrollo que establezca la Gobernadora a través de la coordinación de la Secretaría de Planeación y Finanzas.

Ley de Planeación Democrática para el Estado de Colima:
Artículos 3, 4, 8, 10, 12 13 14, 17, 24, 27, 32, 36, 41, y 44

La planeación democrática para el desarrollo es el proceso de ordenación sistemática, racional y coherente de acciones y proyectos del Poder Ejecutivo del Estado y los municipios, con carácter democrático, deliberativo y participativo, dirigido a promover, coordinar y orientar la actividad política, económica, social y cultural del Estado para garantizar en el mediano y largo plazo un desarrollo integral y sustentable basado en la consecución de resultados, que genere progreso social, aumente la calidad de vida y contribuya a garantizar el ejercicio de la libertad y la dignidad de las personas.

La Gobernadora tiene la responsabilidad de dirigir el desarrollo y la planeación. Para tal fin, promoverá activamente la participación ciudadana y la consulta popular en el proceso de planeación. A su vez, promoverá lo conducente para mantener una relación de coordinación tanto con el Gobierno Federal como con los ayuntamientos.

Se establecerá un Sistema de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima y sus Municipios que tendrá por objeto integrar la participación de las instituciones y organismos de los distintos niveles de gobierno y de los poderes públicos, junto con la sociedad civil organizada, en la planeación democrática.

El Plan Estatal es el documento rector del proceso de planeación democrática para el desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública del Estado. El Plan formalizará la visión y misión de gobierno, precisará el diagnóstico sociopolítico, económico y ambiental del Estado, fijará los objetivos, estrategias, líneas de acción y metas, así como principios y prioridades del desarrollo estatal, establecerá los lineamientos de política pública, indicará los programas que deben ser elaborados y las acciones que deban ser realizadas y contemplará los demás elementos que se estimen necesarios para llevar a cabo la planeación del desarrollo del Estado, así mismo deberá de guardar congruencia con la planeación nacional del desarrollo, y facilitar la coordinación con el Ejecutivo Federal.

El proyecto del Plan Estatal de Desarrollo será sometido por la Gobernadora a la consideración, opinión y validación del Comité de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima, quien lo autorizará mediante la sesión que celebre para esos efectos.

Una vez aprobado el Plan Estatal y previamente a su publicación en el Periódico Oficial, la Gobernadora lo remitirá al Congreso del Estado para que éste dé su opinión en un plazo no mayor de quince días hábiles contados a partir del día siguiente de su recepción. El Congreso del Estado podrá hacer las observaciones que estime pertinentes y hará saber las prioridades de la agenda legislativa que guarden relación con el Plan Estatal y que sean necesarias para su cumplimiento. La opinión que emita el Congreso del Estado constituirá un anexo del Plan Estatal.

Para la evaluación y valoración de su cumplimiento, el Plan Estatal deberá contener un conjunto de indicadores, a los cuales se les dará seguimiento para conocer los resultados de la ejecución de los programas y las acciones derivadas de las estrategias y objetivos establecidos, así como los impactos en las personas, comunidades, sectores y regiones a los que se pretende beneficiar.

Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria del Estado de Colima:
Artículos 8, 17, 21, 22, y 37.

La programación, presupuestación, aprobación, ejercicio, control y evaluación de los ingresos y egresos del Estado se basarán en los ejes, objetivos y estrategias del Plan Estatal, y en los programas que de éste se deriven.

La Secretaría de Planeación y Finanzas es la instancia facultada para proyectar y calcular los ingresos y egresos del Estado, tomando en cuenta las necesidades de recursos para la ejecución del Plan Estatal y los programas que de él se deriven garantizando con ello el uso eficiente de los recursos públicos en cada uno de los Programas Presupuestarios que desarrollen los Ejecutores de Gasto.

c) VISIÓN REGIONAL

El Puerto de Manzanillo es el más importante de México, siendo uno de los motores de desarrollo que impacta positivamente la economía, impulsa y articula la actividad logística, e incrementa la demanda de comercio internacional; al mismo tiempo Colima, es un importante destino turístico del País, con una oferta diversificada, atractiva y sustentable.

d) OBJETIVO GENERAL

Lograr la articulación en el desarrollo de las actividades portuaria y turística en el Estado impulsando la sustentabilidad, diversificación y resiliencia, a través de la innovación, competitividad y mejora continua de productos y servicios para fortalecer la promoción de empleos dignos y la economía, en el marco de la ley.

e) SUBPROGRAMAS

1. PUERTO COMPETITIVO

APARTADO TEMÁTICO CONVIVENCIA CIUDAD Y PUERTO

I. DIAGNÓSTICO

El Puerto de Manzanillo tiene el potencial natural de ser un puerto comercial, con alta competitividad en el manejo de carga contenerizada por su capacidad instalada y la especialización que ha desarrollado. La ubicación geográfica, infraestructura y servicios lo facultan para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos.

Asimismo, cuenta actualmente con 29 posiciones de atraque (dos en construcción) que en total corresponden a 6 mil 789.34 metros de muelles para tráfico de altura y 512.02 metros en la terminal pesquera⁴.

Por su parte, el Puerto de Cuyutlán cuenta con una posición de atraque en la terminal de gas natural licuado y está en proceso de construcción una segunda posición en lo que será la terminal de combustible.

Imagen 1

Capacidad instalada integral en el Puerto de Manzanillo, por línea de negocio, muelle y terminal, 2019. (toneladas)

Línea de negocio	Muelle	Primera maniobra (Toneladas)	Segunda maniobra (Toneladas)	Tercera maniobra (Toneladas)	Capacidad integral (Toneladas)
Contenedores	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19	33,755,656	24,528,158	28,699,600	24,220,665
Carga general	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 15 y 16	1,792,893	5,413,305	9,090,172	3,597,668
Granel agrícola	8 y 9	1,929,985	2,473,483	3,679,000	1,774,996
Granel mineral	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 16	11,473,627	13,680,113	13,772,616	11,158,625
Fluidos	Muelle KMS	15,246,000	8,376,750	3,905,500	3,905,500
Productos petrolíferos	PEMEX	232,715	157,680	314,496	157,680
Vehículos	15	4,501,970	N/A	N/A	4,501,970
TOTAL		68,932,846	54,629,489	59,461,384	49,317,104

*Muelle Kms se encuentra en el puerto de la Laguna de Cuyutlán.

Fuente: Elaboración propia API Manzanillo con datos de estudio IDOM Ingeniería año 2019.

⁴ Programa maestro de desarrollo portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán 2021-2026

Vías Férreas

El puerto de Manzanillo cuenta con 29.2 km de vías férreas en áreas de uso común, operadas por la empresa privada concesionaria Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex), y tiene espacios habilitados para la operación intermodal, tanto en áreas de uso común, como en instalaciones y terminales.

El Puerto Laguna de Cuyutlán, no brinda el servicio ferroviario, ya que la única terminal que opera, transporta el gas natural licuado mediante gasoductos, sin embargo, al Sur del Puerto, sobre la Barra de Campos y a un costado de la Autopista Federal Manzanillo-Colima, Ferromex se encuentra ampliando su infraestructura ferroviaria.

Vialidades vehiculares

En el polígono denominado San Pedrito, se dispone de una vialidad perimetral para uso común, con una longitud total de 6 mil 470 m, integrada por 3 mil 010 m de cuatro carriles; 2 mil 400 m de dos carriles; y a 1 mil 060 m configurados como ruta fiscal de cuatro carriles. Estas vías comunican los muelles de uso común, las diversas terminales e instalaciones y los accesos al puerto ubicado en San Pedrito.

La denominada zona norte del puerto, cuenta con una vialidad de 2 mil 352.05 m de longitud, que comunica a las dos terminales ubicadas en esa área con la aduana marítima.

Al interior de las terminales de hidrocarburos y de cruceros, ubicadas en el polígono conocido como Manzanillo, se dispone de una sola vialidad, que comunica directamente con las calles del centro de la ciudad de Manzanillo.

Adicionalmente, se cuenta con un patio regulador de transporte y zona especializada de almacenamiento, a 3.5 km del acceso al puerto sobre la carretera a Jalipa, fuera del recinto portuario.

El puerto de Cuyutlán, no cuenta con vialidades internas, sin embargo, en sus proximidades se encuentra la autopista de cuatro carriles Manzanillo-Guadalajara, lo que representa una oportunidad para su conectividad con la red carretera nacional.

Andadores peatonales

El Puerto de Manzanillo, dispone de 830.92m de andadores peatonales de concreto, ubicados en la entrada por garitas de San Pedrito; en tanto que el Puerto Laguna de Cuyutlán no cuenta con andadores peatonales.

Edificios

El Puerto de Manzanillo tiene como principales edificaciones y construcciones las siguientes:

- Centro de control de tráfico marítimo (CCTM).
- Instalaciones de aduana Zona Norte.
- 3 módulos de aduana.
- Control fitosanitario.
- 26 casetas de control de acceso y salida.
- 18 subestaciones eléctricas.
- 2 talleres mecánicos (cesionarios).
- Módulo de servicio.

En el Puerto Laguna de Cuyutlán no existen edificaciones.

Áreas de almacenamiento

El Puerto de Manzanillo cuenta con áreas y equipamiento especializado de almacenamiento para el adecuado manejo de todo tipo de carga.

Se cuenta con:

- 14 patios siendo una superficie de 1 millón 027 mil 512.94 metros cuadrados;
- 4 almacenes siendo una superficie de 1 mil 874.18 metros cuadrados;
- 21 bodegas siendo una superficie de 73 mil 745.91 metros cuadrados;
- 1 cobertizo siendo una superficie de 4 mil 641.80 metros cuadrados; y
- 9 silos siendo una superficie de 9 mil 352.70 metros cuadrados.

Dentro del Puerto Laguna de Cuyutlán no se cuenta con áreas de almacenamiento.

II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Apartado temático	Objetivo específico
Convivencia Ciudad y Puerto	Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.

III. METAS

Apartado temático	Meta
Convivencia Ciudad y Puerto.	1.1.-Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59 por ciento para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.
	1.2.-Descentralizar al menos dos patios de contenedores para la ampliación del puerto en el sexenio.
	1.3.-Regularizar al menos dos patios logísticos en Manzanillo para el sexenio.

IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS

Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED del Subprograma Puerto Competitivo

Código:		Meta PED:					
		<p>Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59% para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.</p> <p>Descentralizar al menos dos patios de contenedores para la ampliación del puerto en el sexenio.</p> <p>Regularizar al menos dos patios logísticos en Manzanillo para el sexenio.</p>					
EJE PND	EJE PED	OBJETIVO PED	ESTRATEGIA PED	PROGRAMA	SUB-PROGRAMA TEMÁTICO	APARTADO TEMÁTICO	ALIANCIÓN ODS
3. Economía	2. Economía para el bienestar	2.0 Contribuir a un cambio en la perspectiva de la economía hacia el crecimiento sostenible y sustentable del bienestar social, mediante la óptima utilización, gestión y promoción de los instrumentos económicos, haciendo énfasis en el desarrollo de infraestructuras que permitan mejorar y fortalecer así nuestros diferentes sectores productivos.	2.0.1.1.2 Ampliación de infraestructura y regulación de patios en Manzanillo.	Programa Regional de Desarrollo Polo III: Logística Portuaria y Turismo.	Puerto Competitivo	Convivencia Ciudad y Puerto Desarrollo Logístico y Portuario	<p>8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.</p> <p>9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.</p> <p>11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.</p>

Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas del Subprograma Puerto Competitivo

SUBPROGRAMA TEMÁTICO	APARTADO TEMÁTICO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS DEL APARTADO TEMÁTICO	METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	DEPENDENCIAS RESPONSABLES
Puerto Competitivo	Convivencia Ciudad y Puerto	No existe una adecuada planificación y ordenamiento urbano fuera del recinto portuario, provocando así afectaciones a la convivencia Ciudad - Puerto.	Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.	Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59% para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	Secretaría de Desarrollo Económico.
				Descentralizar al menos dos patios de contenedores para la ampliación del puerto en el sexenio.	
				Regularizar al menos dos patios logísticos en Manzanillo para el sexenio.	

Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores del Subprograma Puerto Competitivo

OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	TIPO DE INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	INSTITUCIONES CORRESPONSABLES
Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.	Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59% para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	Tasa de variación de accidentes viales en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	Estratégico	$\frac{((\text{Valor final} - \text{valor inicial}) / \text{valor inicial}) * 100}{}$	1,754 accidentes viales en el año 2020 en los municipios de Manzanillo y Minatitlán.	Secretaría de Desarrollo Económico	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Subsecretaría de Movilidad. H. Ayuntamiento de Manzanillo. ASIPONA
	Descentralizar al menos dos patios de contenedores para la ampliación del puerto en el sexenio.	Porcentaje de patios de contenedores descentralizados	Gestión	$\frac{(\text{Número de patios de contenedores descentralizados} / \text{Número de patios de contenedores programados}) * 100}{}$	0 patios de contenedores descentralizados (2021)		Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Dirección de Catastro del Gobierno del Estado de Colima. H. Ayuntamiento de Manzanillo.

OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	TIPO DE INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	INSTITUCIONES CORRESPONSABLES
Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.	Regularizar al menos dos patios logísticos en Manzanillo para el sexenio.	Porcentaje de patios logísticos en Manzanillo regularizados	Gestión	(Número de patios logísticos en Manzanillo regularizados/ Número de patios logísticos en Manzanillo programados) *100	0 patios logísticos en Manzanillo regularizados (2021)	Secretaría de Desarrollo Económico	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Dirección de Catastro del Gobierno del Estado de Colima. H. Ayuntamiento de Manzanillo.

Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores del Subprograma Puerto Competitivo

METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	CRITERIOS CREMAA						PUNTAJE TOTAL	APROBADO	
		C	R	E	M	A	A		SI	NO
Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59% para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	Tasa de variación de accidentes viales en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	5	5	5	5	5	4	29	X	
Descentralizar al menos dos patios de contenedores para la ampliación del puerto en el sexenio.	Porcentaje de patios de contenedores descentralizados	5	5	5	5	5	4	29	X	
Regularizar al menos dos patios logísticos en Manzanillo para el sexenio.	Porcentaje de patios logísticos en Manzanillo regularizados	5	5	5	5	5	4	29	X	

Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales del Subprograma Puerto Competitivo

SERIE HISTÓRICA							
METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59% para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	1,315	1,181	1,256	1,598	1,699	1,754	-
Descentralizar al menos dos patios de contenedores para la ampliación del puerto en el sexenio.	0	0	0	0	0	0	0
Regularizar al menos dos patios logísticos en Manzanillo para el sexenio.	0	0	0	0	0	0	0

PROYECCIÓN						
METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59% para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	1,773 1.08%	1,793 1.13%	1,813 1.12%	1,833 1.10%	1,855 1.20%	1,878 1.24%
Descentralizar al menos dos patios de contenedores para la ampliación del puerto en el sexenio.	0	0	0	0	0	2 100%
Regularizar al menos dos patios logísticos en Manzanillo para el sexenio.	0	0	0	0	0	2 100%

Anexo 6.- Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios del Subprograma Puerto Competitivo

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARUA Y TURISMO 2021-2027	
METAS	PROYECTO PRESUPUESTARIO
Conservar la tasa de accidentes viales en promedio del 6.59% para el sexenio en los Municipios de Manzanillo y Minatitlán.	PROYECTO DE INTEGRACIÓN CIUDAD PUERTO
Descentralización de patios (de contenedores) para la ampliación del puerto.	PROYECTO DE DESCENTRALIZACIÓN DE PATIOS
Apoyo a la regularización de patios en Manzanillo.	PROYECTO DE REGULARIZACIÓN DE PATIOS

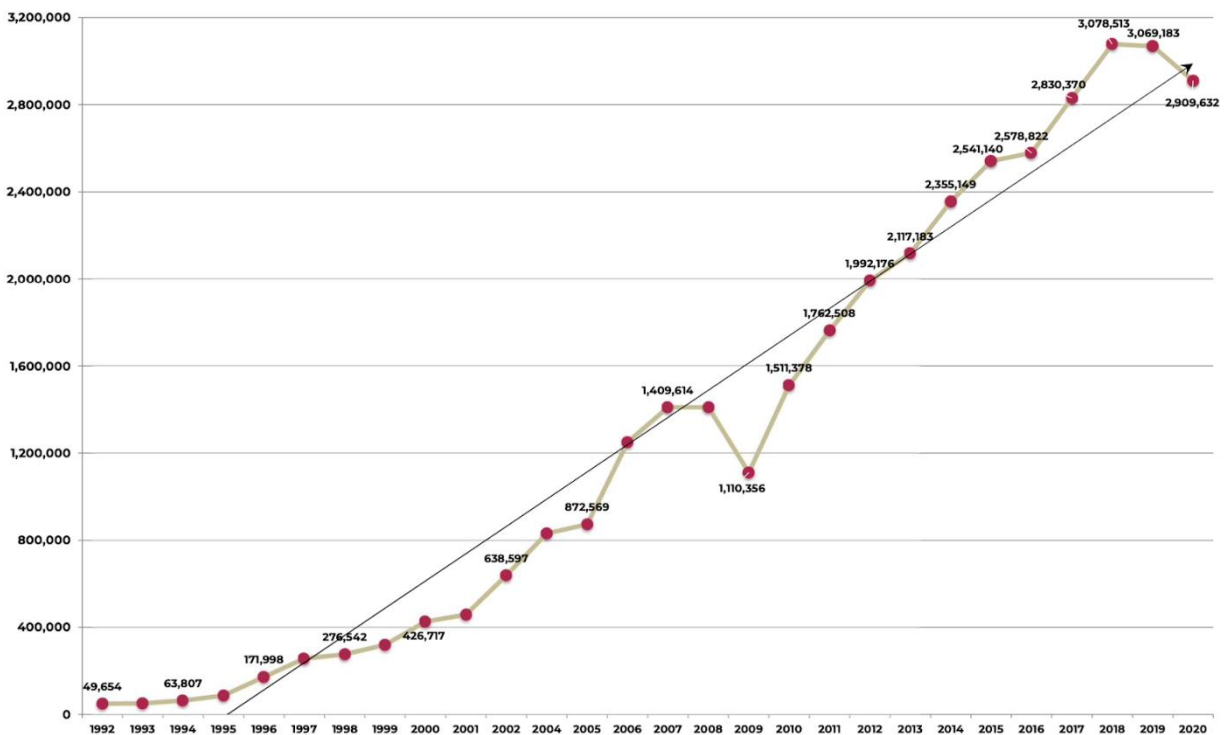
APARTADO TEMÁTICO DESARROLLO LOGÍSTICO Y PORTUARIO

I. DIAGNÓSTICO

Zona de Influencia

El Puerto de Manzanillo es para México, la principal entrada de contenedores, con una participación del 68 por ciento en el Pacífico Mexicano y el 46 por ciento en todo el país, y se ha posicionado como la principal entrada para el manejo de mercancías en el comercio internacional de las zonas centro y bajo de la República Mexicana, que representan a su vez más del 67 por ciento del PIB del país y donde radica el 55 por ciento de la población nacional (69 millones 308 mil personas aproximadamente), siendo su zona de influencia nacional 18 Estados: Aguascalientes, Coahuila, Colima, la Ciudad de México, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas.

Imagen 2
Histórico de movimiento de Contenedores



Fuente: Administraciones del Sistema Portuario Nacional Manzanillo

Su zona de influencia internacional, está orientada hacia la costa Oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico, en donde se destacan los países de Estados Unidos, Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Taiwán, Corea, Indonesia, Malasia, Singapur y Filipinas; por otro lado, existe también un importante intercambio comercial con la Unión Europea; España, Rusia, Alemania; así como en Oceanía, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

Ranking de Puertos

El Puerto de Manzanillo, en el ranking mundial más actualizado publicado por Lloyd's en agosto 2020, se encuentra ubicado en el lugar cincuenta y nueve a nivel mundial, con un rendimiento al 2019 de 3 millones 069 mil 189 TEU, un 0.3 por ciento menos que en 2018 (3 millones 078 mil 513 TEU).

El comercio marítimo mundial, se desaceleró como consecuencia de la pandemia de Covid-19, por lo que algunos puertos mexicanos perdieron posiciones en el conteo de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), Manzanillo, cayó de la posición 3 a la 5 en 2020, al mover 2 millones 909 mil 599 TEU, esto representa una disminución de -5.2 por ciento frente a 3 millones 69 mil 188 TEU del año previo.

Imagen 3

Ranking de puertos de contenedores en América Latina y el Caribe CEPAL

Clasificación	Puerto	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Panamá costa Caribe (incluye Colón, Cristóbal y Manzanillo)	4 379 477	4 454 902	1,7
2	Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil	4 165 248	4 232 046	1,6
3	Panamá costa Pacífico (incluye Balboa y Rodman-PSA)	2 898 836	3 161 658	9,1
4	Bahía de Cartagena (SPRC & CTC), Colombia	2 932 371	3.127.162	6,6%
5	Manzanillo, México	3 069 188	2 909 599	-5,2
6	El Callao, Perú	2 313 907	2 250 827	-2,7
7	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	2 073 776	2 071 124	-0,1
8	Kingston, Jamaica	1 626 291	1 611 637	-0,9
9	San Antonio, Chile	1 705 707	1 556 708	-8,7
10	San Juan, Puerto Rico	1 451 950	1 490 218	2,6

Fuente: Boletín 386 FACILITACIÓN, COMERCIO Y LOGÍSTICA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe.

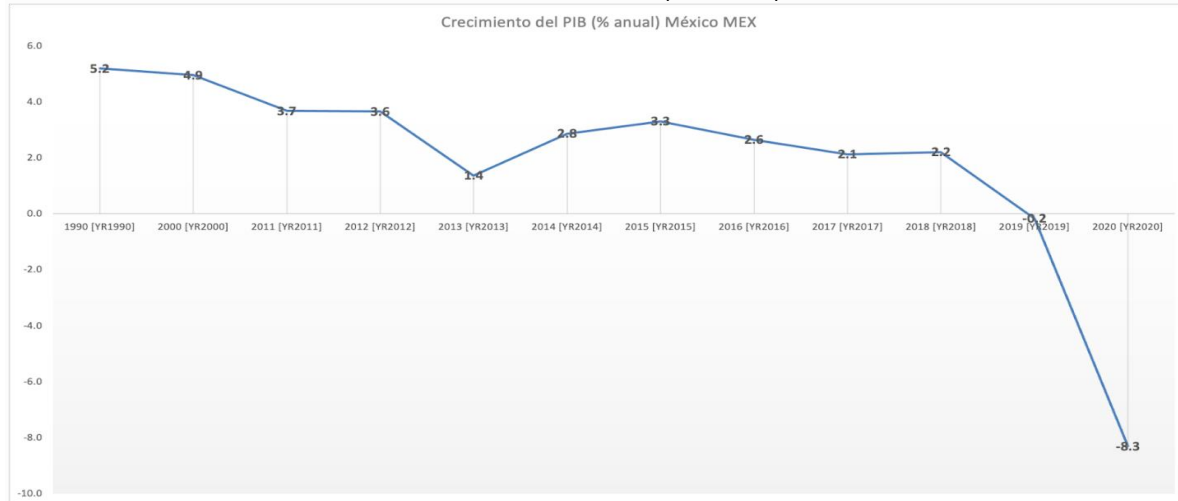
Las potencialidades del Puerto de Manzanillo se caracterizan según su importancia, de la siguiente manera:

- Ha mantenido el 1 lugar nacional en movimiento de TEU´s durante 20 años consecutivos (a partir del año 2002).
- Mantiene el 1 lugar nacional en movimiento total de carga de Puertos.
- Ubicación geográfica favorable, lo que permite el enlace de las cadenas de suministro entre los países asiáticos y el continente americano.
- Condiciones meteorológicas y oceanográficas favorables, con baja probabilidad de cierre del puerto por condiciones adversas.
- Calado de 15 Mts., lo que permite el arribo de buques de calado y volumen de carga considerables.
- Infraestructura, equipo y tecnología portuaria adecuados y efectivos, además de personal capacitado con estándares internacionales.
- Terminal Especializada de Contenedores de alta eficiencia, con un crecimiento considerable a nivel nacional, con tecnología e infraestructura adecuada y efectiva.
- Administración del Sistema Portuario Nacional, como entidad independiente con un marco legal que posibilita la organización y gestión del puerto;
- Amplia superficie de reserva para el desarrollo de nuevas instalaciones y terminales, con 437 hectáreas;
- Vías de comunicación: 6.20 kilómetros de vialidades internas y 24.70 kilómetros de vías férreas y autopistas (ET4, ET2, A4 Y B2); y
- Cuenta con un número considerable de líneas navieras, agencias aduanales y transporte terrestre que operan y ofrecen servicios integrados hacia múltiples destinos portuarios.

La crisis sanitaria causada por el SARS-Cov-2, la cual ocasiona la enfermedad COVID-19, ha provocado una caída muy marcada en el entorno de comercio internacional, y, por ende, el impacto que ha tenido en México es el desplome histórico del producto interno bruto (PIB) del 8.3 por ciento en 2020, la mayor desde la Gran Depresión.

Aunque en el 2021, se esperaba un rebote cercano al 6 por ciento, el alza del PIB fue finalmente del 4.8 por ciento, un dato derivado de la ralentización de la economía en el segundo semestre por la escasez de insumos, crisis de contenedores y la variante Ómicron.

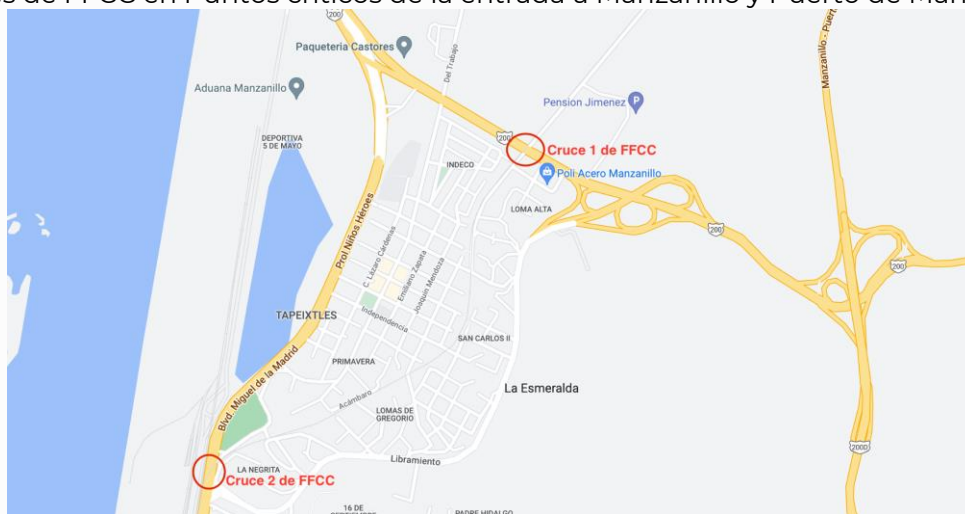
Imagen 4
Crecimiento del PIB (% anual) México



Fuente: Indicadores del desarrollo mundial

El cuello de botella que ha provocado la crisis de contenedores en la cadena de suministro ha impactado en el abastecimiento de sectores económicos tan relevantes como el automotriz, telecomunicaciones, restaurantero o retail, lo cual hace que los precios en el orbe de las importaciones pueden subir 11 por ciento, este problema puede impactar la inflación, los precios al consumidor, con el equivalente a 1.5 por ciento para 2023.

Imagen 5
Cruces de FFCC en Puntos críticos de la entrada a Manzanillo y Puerto de Manzanillo.



Fuente: Google Maps.

Dicha perspectiva plantea una serie de problemas para el Puerto de Manzanillo que se caracterizan a continuación, según su orden de importancia:

- Saturación del Puerto de Manzanillo⁵ (Capacidad instalada del Puerto 49 millones 317 mil 104 toneladas, considera las capacidades de los 3 subsistemas de carga⁶).
- La conectividad vial fuera del recinto portuario con impacto severo al desalojo de la mercancía de comercio exterior del recinto portuario y afectaciones a la convivencia puerto – ciudad del transporte terrestre (tramo Jalipa - Patio Regulador - Puerto, Libramiento Tapeixtles - El Naranjo).
- No existe una adecuada planificación y ordenamiento urbano fuera del recinto portuario con afectaciones a las empresas establecidas en la periferia del recinto portuario, y consecuentemente a la población de dicha zona⁷ (el FFCC afecta la movilidad en el Cruce 1 Autopista-Tapeixtles-Puerto y Cruce 2 Tapeixtles-centro de Manzanillo en 3 momentos durante el día, para un aproximado de 2.3 horas).
- Inseguridad y riesgo en el transporte de carga.
- Zona urbana no pensada para estacionamiento.
- Desarrollo portuario desequilibrado.
- La afectación que han venido sufriendo las calles y carreteras de los municipios del Estado de Colima, así como la zona industrial del Puerto.
- Falta de iluminación en el tramo Patio Regulador - Puerto y zona industrial.
- Falta de servicios e infraestructura ferroviaria.
- La falta de una cámara adecuada para la fumigación de perecederos seguirá provocando el desvío de este tipo de carga a otros puertos.
- Falta de un laboratorio integral para el diagnóstico Fito zoosanitario de productos de importación seguirá retrasando el despacho de las cargas.
- La falta de un incinerador para prevenir cualquier brote de enfermedades o plagas infecto-contagiosas pone en riesgo la sanidad vegetal, animal y humana retrasando la disposición final de los productos prohibidos.
- La falta de infraestructura en los recintos fiscalizados distintos a los frigoríficos para realizar una inspección sanitaria eficiente.
- Falta de un laboratorio en puerto por parte de Aduana, para un rápido proceso de muestreo.
- Falta de infraestructura (Rayos X por terminal) y personal altamente capacitado por parte de la autoridad Aduanera, para eficientar el proceso de revisión.

⁵ Ver tablas Número de días que un contenedor (TEU) permanece en el Puerto de Manzanillo

⁶ Programa maestro de desarrollo portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán 2021-2026

⁷ Ver Cruces de FFCC en Puntos críticos de la entrada a Manzanillo y Puerto de Manzanillo.

- Falta de Orden en la actuación de Patios externos al Puerto, así como regularizar las tarifas de las terminales portuarias;
- Alta rotación de personal y fenómeno de migración; y
- Reforzar la seguridad y vigilancia dentro del recinto portuario para mantener bajas tasas de accidentes y con ello evitar retrasos.

La pérdida de elementos ralentizará las cadenas de suministro, y se verán a nivel mundial puertos congestionados, retraso en la red logística mundial, aumentó en el precio de traslado de contenedores, lo que nos lleva al final a un aumento en el precio de los productos.

El Puerto ha perdido competitividad y dinamismo, debido a la falta de espacio que se ha visto desde hace más de 15 años, este factor, quizá el más importante de todos, se puede resolver desarrollando el vaso II de la Laguna de Cuyutlán.

Tabla 1

Número de días que un contenedor (TEU) permanece en el Puerto de Manzanillo 2022

Periodo 2021	Días	Promedio de Estadía (Días)	TEU's Manejados	Cap. Estática (TEU's)	Cap. Dinámica (TEU's)	% de Ocupación
Enero	31	7.47	270,603	77,933	323,255	83.7%
Febrero	28	7.35	285,382	77,933	296,740	96.2%
Marzo	31	7.08	271,422	77,933	341,192	79.6%
Abril	30	7.08	278,873	77,933	330,400	84.4%
Mayo	31	6.78	264,871	77,933	356,444	74.3%
Junio	30	6.50	280,066	77,933	359,947	77.8%
Julio	31	7.79	306,075	77,933	309,947	98.8%
Agosto	31	7.74	268,722	77,933	312,117	86.1%
Septiembre	30	7.84	283,061	77,933	298,403	94.9%
Octubre	31	7.84	287,200	77,933	307,992	93.2%
Noviembre	30	8.39	279,883	77,933	278,667	100.4%
Diciembre	31	7.81	295,280	77,933	309,231	95.5%
Acumulado	365	7.48	3,371,438	77,933	3,802,928	88.7%

Fuente: Administraciones del Sistema Portuario Nacional Manzanillo.

Tabla 2
Número de días que un contenedor (TEU) permanece en el Puerto de Manzanillo 2022

Periodo 2022	Días	Promedio de Estadía (Días)	TEU's Manejados	Cap. Estática (TEU's)	Cap. Dinámica (TEU's)	% de Ocupación
Enero	31	8.88	269,185	80,757	282,008	95.5%
Febrero	28	8.75	264,943	80,757	258,467	102.5%
Marzo	31	8.20	298,072	80,757	305,435	97.6%
Acumulado	90	8.59	832,200	80,757	846,448	98.3%

Fuente: Administraciones del Sistema Portuario Nacional Manzanillo

I. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Apartado temático	Objetivo específico
Desarrollo Logístico y Portuario	Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.

II. METAS

Apartado temático	Meta
Desarrollo Logístico y Portuario	Crear al 2027 el circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración del Sistema Integral Portuario Nacional.
	Crear una zona franca en el Puerto de Manzanillo, al año 2027.
	Ampliar el Puerto de Manzanillo al vaso 2, al 2027.
	Incrementar el movimiento de TEU's en un promedio anual del 7.5 por ciento.

V. CUADROS PROGRAMÁTICOS

Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED del Subprograma Desarrollo Logístico y Portuario

Código: Meta PED: Crear al 2027 el circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración del Sistema Integral Portuario Nacional. Crear una zona franca en el Puerto de Manzanillo, al año 2027. Ampliar el Puerto de Manzanillo al vaso 2, al 2027. Incrementar el movimiento de TEU´s en un promedio anual del 7.5%.							
EJE PND	EJE PED	OBJETIVO PED	ESTRATEGIA PED	PROGRAMA	SUB-PROGRAMA TEMÁTICO	APARTADO TEMÁTICO	ALIANCIÓN ODS
3. Economía	2. Economía para el bienestar	2.0 Contribuir a un cambio en la perspectiva de la economía hacia el crecimiento sostenible y sustentable del bienestar social, mediante la óptima utilización, gestión y promoción de los instrumentos económicos, haciendo énfasis en el desarrollo de infraestructuras que permitan mejorar y fortalecer así nuestros diferentes sectores productivos.	2.0.1.1.2 Ampliación de infraestructura y regulación de patios en Manzanillo.	Programa Regional de Desarrollo Polo III: Logística Portuaria y Turismo.	Puerto Competitivo	Desarrollo Logístico y Portuario	8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas del Subprograma Desarrollo Logístico y Portuario

SUBPROGRAMA TEMÁTICO	APARTADO TEMÁTICO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS DEL APARTADO TEMÁTICO	METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	DEPENDENCIAS RESPONSABLES
Puerto Competitivo	Desarrollo Logístico y Portuario	No se cuenta con la capacidad portuaria para sostener en el mediano y largo plazo, el crecimiento del manejo de contenedores	Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.	Crear al 2027 el circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración del Sistema Integral Portuario Nacional.	Secretaría de Desarrollo Económico.
				Crear una zona franca en el Puerto de Manzanillo, al año 2027.	
				Ampliar el Puerto de Manzanillo al vaso 2, al 2027.	
				Incrementar el movimiento de TEU´s en un promedio anual del 7.5%.	

Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores del Subprograma Desarrollo Logístico y Portuario

OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	TIPO DE INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	INSTITUCIÓN RESPON-SABLE	INSTITUCIONES CORRESPON-SABLES
Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.	Crear al 2027 el circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración del Sistema Integral Portuario Nacional.	Porcentaje de Circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles creado	Estratégico	(Circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles creado / circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles Programado) * 100	0 Circuito logístico portuario (2021)	Secretaría de Desarrollo Económico	Secretaría de Economía. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Secretaría de Marina. Secretaría de la Defensa Nacional. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Capitanía de Puerto y Marina Mercante. Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Subsecretaría de Movilidad. Subsecretaría del Trabajo. H. Ayuntamiento de Manzanillo.
	Crear una zona franca en el Puerto de Manzanillo, al año 2027.	Porcentaje de Zona Franca en el Puerto de Manzanillo creada	Estratégico	(Zona franca en el Puerto de Manzanillo creada / Zona franca en el Puerto de Manzanillo programada) * 100	0 Zona franca (2021)		

OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	TIPO DE INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	INSTITUCIONES CORRESPONSABLES
Ampliar la capacidad logística portuaria para sostener el crecimiento y la integración del puerto en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental, en el mediano y largo plazo, mediante la coordinación de acciones encaminadas al fortalecimiento de la inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología, que permita un manejo eficiente de la carga para consolidar a Manzanillo como un puerto Hub.	Ampliar el Puerto de Manzanillo al vaso 2, al 2027.	Porcentaje de ampliación del Puerto de Manzanillo al vaso 2	Estratégico	(Ampliación del Puerto de Mzll. al vaso 2 / Ampliación del Puerto de Mzll. al vaso 2 programada) *100	0 Ampliación del Puerto de Mzll. al vaso 2 (2021)	Secretaría de Desarrollo Económico	Secretaría de Economía. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Secretaría de Marina. Secretaría de la Defensa Nacional. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Capitanía de Puerto y Marina Mercante. Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Subsecretaría de Movilidad. Subsecretaría del Trabajo. H. Ayuntamiento de Manzanillo.
	Incrementar el movimiento de TEU's en un promedio anual del 7.5%.	Tasa de variación de movimiento de TEU's	Estratégico.	((Valor final - Valor inicial) /valor inicial) * 100	3,371,438 TEU's (2021)		

Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores del Subprograma Desarrollo Logístico y Portuario

METAS DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	CRITERIOS CREMAA						PUNTAJE TOTAL	APROBADO	
		C	R	E	M	A	A		SI	NO
Crear al 2027 el circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración del Sistema Integral Portuario Nacional.	Porcentaje de Circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles creado	5	5	5	5	5	4	29	X	
Crear una zona franca en el Puerto de Manzanillo, al año 2027.	Porcentaje de Zona Franca en el Puerto de Manzanillo creada	5	5	5	5	5	4	29	X	
Ampliar el Puerto de Manzanillo al vaso 2, al 2027.	Porcentaje de ampliación del Puerto de Manzanillo al vaso 2	5	5	5	5	5	4	29	X	
Incrementar el movimiento de TEU´s en un promedio anual del 7.5%.	Tasa de variación de movimiento de TEU´s	5	5	5	5	5	5	30	X	

Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales del Subprograma Desarrollo Logístico y Portuario

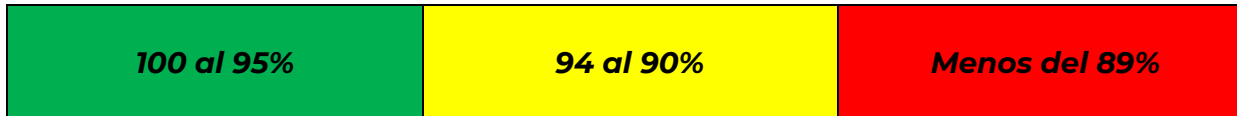
SERIE HISTÓRICA							
METAS	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Crear al 2027 el circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración del Sistema Integral Portuario Nacional.	0	0	0	0	0	0	0
Crear una zona franca en el Puerto de Manzanillo, al año 2027.	0	0	0	0	0	0	0
Ampliar el Puerto de Manzanillo al vaso 2, al 2027.	0	0	0	0	0	0	0
Incrementar el movimiento de TEU´s en un promedio anual del 7.5%.	2,541,140	2,578,822	2,830,370	3,078,513	3,069,183	2,909,632	3,371,438

PROYECCIÓN						
METAS	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Crear al 2027 el circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración del Sistema Integral Portuario Nacional.	0	0	0	0	0	1 100%
Crear una zona franca en el Puerto de Manzanillo, al año 2027.	0	0	0	0	0	1 100%
Ampliar el Puerto de Manzanillo al vaso 2, al 2027.	0	0	0	0	0	1 100%
Incrementar el movimiento de TEU´s en un promedio anual del 7.5%.	3,413,581 1.25%	3,456,251 1.25%	3,499,454 1.25%	3,543,197 1.25%	3,593,156 1.41%	3,644,897 1.44%

Anexo 6.- Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios Desarrollo Logístico y Portuario

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARUA Y TURISMO 2021-2027	
METAS	PROYECTO PRESUPUESTARIO
Creación del circuito logístico portuario Jalipa-Puerto-Tapeixtles, en coordinación con la Administración Portuaria Integral.	PROYECTO DE CIRCUITO LOGÍSTICO PORTUARIO JALIPA-PUERTO-TAPEIXTLES
Gestionar la creación de una zona franca en el Puerto de Manzanillo	PROYECTO DE ZONA FRANCA
Ampliación del Puerto de Manzanillo al vaso 2.	PROYECTO AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO AL VASO 2
Incrementar el movimiento de TEU´s en un promedio del 7.5% para el sexenio.	APOYO AL INCREMENTO LOGÍSTICO DEL ESTADO.

V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO DESARROLLO LOGÍSTICO PORTUARIO DEL SUBPROGRAMA PUERTO COMPETITIVO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.



2022	2023	2024	2025	2026	2027	ACUMULADO SEXENAL
%	%	%	%	%	%	%

1. TURISMO

APARTADO TEMÁTICO DESARROLLO TURÍSTICO

I. DIAGNÓSTICO

El Estado de Colima, posee potencial turístico para generar experiencias memorables en visitantes, ya sean de nuestra entidad, o turistas y cruceristas, sin embargo, no se han logrado aprovechar a plenitud sus bienes culturales, naturales y su estratégica ubicación geográfica.

Actualmente el turismo emplea aproximadamente a 34 mil personas, aporta el 3.07 por ciento del PIB estatal y genera una derrama económica de más de 3 mil millones de pesos anuales en el Estado de acuerdo a datos del INEGI.

Colima, posee un amplio potencial turístico, único y diverso, que permite generar experiencias memorables en visitantes, turistas y cruceristas, los cuales pueden encontrar desde pueblos y ciudades pintorescas a la sombra de un volcán, hasta paradisíacas playas de fama mundial.

El turismo es una oportunidad de desarrollo sostenible para Colima, pues contribuye a mejorar la calidad de vida de las y los habitantes del Estado, mediante la generación de empleos que favorecen el bienestar y la preservación de nuestro patrimonio histórico, cultural y natural.

Ante las diversas problemáticas que enfrenta, causadas por el poco valor que se le da al sector y la falta de atención durante y posterior a la pandemia, las organizaciones gestoras del destino, deben buscar nuevos modelos de gestión y desarrollo, sumar esfuerzos y voluntades de los tres niveles de gobierno, la iniciativa privada, la academia y demás organismos de la sociedad civil, para que organizados, se trabaje en construir y aportar al bienestar y la paz, que las y los ciudadanos buscan y merecen.

El nuevo modelo de gestión para el destino Colima, responderán al llamado universal que hace la Organización de Naciones Unidas, con el principal objetivo de generar generación de acciones que permitan poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo, a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Enmarcado en un contexto turístico mundial, en plena recuperación tras los efectos de la pandemia, el Estado de Colima, actualmente tiene como marcas

destino los municipios de Manzanillo, Colima y Comala, de los cuales, los principales Estados emisores de turistas son:

- Occidente: Jalisco, Michoacán, Guanajuato, Aguascalientes y Zacatecas.
- Centro: CDMX, Estado de México, Querétaro y San Luis Potosí.
- Noreste: Tijuana, B.C.
- Estados Unidos: Los Ángeles, Phoenix y Houston.
- Canadá: Calgary.

En cuanto a la tipología del destino, esta se caracteriza por el potencial para la práctica de las siguientes modalidades;

- Sol y playa.
- Negocios.
- Cultural (gastronómico, religioso).
- Naturaleza (ecoturismo, rural, aventura); este en particular debe ser más aprovechado buscando la creación de nuevos productos en los 10 municipios.

Desarrollo de Infraestructura Turística. Actualmente, no existen planes parciales de ordenamiento territorial en materia turística que permitan el desarrollo sustentable de la actividad, existen zonas sobreexplotadas, que presentan desgaste, erosión y pérdida de flora y fauna; por otra parte, los últimos estudios de viabilidad turística realizados por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo FONATUR datan del año 2009, se encuentran desactualizados. En cuanto a inversión pública en infraestructura turística, desde el año 2019, no existen recursos federales y el Estado dejó de hacer aportación a este rubro.

TABLA 2.
INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA

AÑO	INVERSIÓN
2016	58,4909,534
2017	41,970,652
2018	17,584,513
Total	118,054,699

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Turismo. Gobierno del Estado de Colima (2020).

Existe un desinterés en generar programas que promuevan inversiones en infraestructura y equipamiento público, que cumpla con las demandas y necesidades que tiene el sector, los turistas y la comunidad receptora, viéndose esto, especialmente en municipios como Manzanillo, Armería y Tecomán.

En cuanto a las inversiones privadas, no se cuentan con incentivos que promuevan proyectos de alto impacto, que diversifiquen la oferta y no se tienen registro de las inversiones que se dan, situación que impacta en la toma de decisiones.

Finalmente, la regeneración ambiental y la sostenibilidad del destino, no son cuestiones que se tomen en cuenta al momento de la toma de decisiones, falta promover distintivos y certificaciones en la materia, y sobre todo articular estas acciones con los diversos actores ambientales y de desarrollo sostenible que inciden en nuestro territorio.

Profesionalización de los Prestadores de Servicios. En cuanto a la profesionalización de los prestadores de servicios turísticos, desde el año 2019 no existen recursos federales, situación por la que el Estado dejó de hacer aportación a este rubro, lo requiere restablecer la dinámica de profesionalización y capacitación del sector, dado que, a consecuencia de lo anterior, se han reducido las certificaciones turísticas que incluye el distintivo H, M y S; así como, la certificación y recertificación de guías generales y especializados de turistas.

TABLA 3.
INVERSION EN CAPACITACION

AÑO	INVERSIÓN
2016	1,701,358
2017	956,768
2018	1,982,440
Total	4,640,566

Fuente: Elaboración propia con base en los Convenios de Coordinación para el Otorgamiento de un Subsidio firmado entre el Gobierno del Estado de Colima y la Secretaría de Turismo Federal de 2016 a 2018.

Marco Normativo de la Política Turística. La Ley Estatal de Turismo data de 2006, deberá de actualizarse y armonizarse con la Ley General de Turismo, cuya última actualización ocurrió en el 2019. En el aspecto municipal, se debe buscar que los ayuntamientos tengan reglamentos de turismo vigentes y funcionales, para los contextos específicos de sus territorios y operación, también se debe observar lo que manda la Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima, en relación con los esquemas institucionales que sustentan el desarrollo turístico en la entidad.

Un punto importante a analizar es, el decreto 464/2018 del H. Congreso del Estado, que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Hacienda del Estado de Colima, este tiene como objetivo, fijar el Impuesto Sobre el Hospedaje a quienes utilizan plataformas digitales para reservar alojamiento, de acuerdo con www.airdna.com son más de mil 500 establecimientos en la entidad bajo este esquema de funcionamiento, ninguno de estos paga impuestos.

Contingencia por el Covid-19. Durante la contingencia, no se generaron programas específicos para la atención a los prestadores de servicios; lo que ocasionó mucha desinformación, y la comunicación no era asertiva entre los representantes de gobierno y el sector turístico, en lo referente a las necesidades y problemáticas por las que se estaba atravesando.

Los incentivos fueron mínimos, y algunos otros, de difíciles de acceso. Las campañas de promoción para la reactivación del destino no estuvieron focalizadas, ni se midió el impacto de las mismas; así como las capacitaciones para la atención al servicio durante la pandemia fueron insuficientes; lo que generó un sentimiento de abandono por parte de las autoridades.

Modelo de Gobierno. De acuerdo con los principios de gobierno que rige a la cuarta transformación, la gestión del destino Colima, se guiará a través del Modelo de Gobierno, donde se busca tener un enfoque incluyente, cercano y que permita la construcción del bienestar la paz y la felicidad.

La nueva propuesta de gestión del destino Colima, se alinea al Programa Sectorial de Turismo 2020-2024 (PROSECTUR), el cual se inscribe dentro del Eje 3, Economía, del Plan Nacional de Desarrollo, el cual tiene el objetivo el garantizar el uso eficiente y responsable de recursos, así como la generación de los bienes, servicios y capacidades humanas para crear una economía fuerte y próspera.

II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Apartado temático	Objetivo específico
Desarrollo Turístico	Aprovechar los recursos históricos, culturales y naturales que sirvan de base en el desarrollo de productos turísticos sustentables, para lograr una oferta inclusiva, diversa e innovadora.

III. METAS

Apartado temático	Meta
Desarrollo Turístico	Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado.
	Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.

IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS

Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED del Subprograma Turismo

Código:		Metas:					
		<p>Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado.</p> <p>Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.</p>					
EJE PND	EJE PED	OBJETIVO PED	ESTRATEGIA PED	PROGRAMA	SUBPROGRAMA TEMATICO	APARTADO TEMATICO	ALINEACION ODS
3. Economía	2. Economía para el bienestar	2.0.3.1.- Buscar nuevos modelos de gestión y desarrollo, sumar esfuerzos y voluntades de los tres niveles de gobierno, la iniciativa privada, la academia y demás organismos de la sociedad civil para que, organizados, se trabaje en construir y aportar al bienestar y la paz, que las y los colimenses buscan y merecen.	2.0.3.1.1.- Diversificación de la Oferta	Programa Regional de desarrollo POLO III: Logística Portuaria y Turismo.	TURISMO	Desarrollo Turístico	8.- Trabajo decente y crecimiento económico.

Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas del Subprograma Turismo

SUB-PROGRAMA TEMÁTICO	APARTADO TEMÁTICO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	META DEL APARTADO TEMÁTICO	DEPENDENCIAS RESPONSABLE
Turismo	Desarrollo Turístico	El Estado de Colima posee potencial turístico para generar experiencias memorables en visitantes, turistas y cruceristas. Sin embargo, no se han logrado aprovechar a plenitud sus bienes culturales, naturales y su estratégica ubicación geográfica.	Aprovechar los recursos históricos, culturales y naturales que sirvan de base en el desarrollo de productos turísticos sustentables, para lograr una oferta inclusiva, diversa e innovadora.	<p>Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado.</p> <p>Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.</p>	Secretaría de Desarrollo Económico

Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores del Subprograma Turismo

OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	META DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	TIPO DE INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	INSTITUCIONES CORRESPONSABLES
Aprovechar los recursos históricos, culturales y naturales que sirvan de base en el desarrollo de productos turísticos sustentables, para lograr una oferta inclusiva, diversa e innovadora.	Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado.	Porcentaje de acciones de desarrollo e infraestructura turística generada.	Estratégico	(Número de acciones de desarrollo e infraestructura turística generadas / Número de acciones de desarrollo e infraestructura turística programadas) *100	1 acción (2021)	Secretaría de Desarrollo Económico	Secretaría de Turismo (federal) SEIDUM
	Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.	Porcentaje de iniciativas de ley gestionadas.	Estratégico	(Número de acciones ejecutadas / Número de acciones programadas) *100	0 acciones (2021)		Consejería Jurídica

Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores del Subprograma Turismo

META DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	CRITERIOS CREMAA						PUNTAJE TOTAL	APROBADO	
		C	R	E	M	A	A		SI	NO
Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado.	Porcentaje de acciones de desarrollo e infraestructura turística generada.	5	5	5	5	5	5	30	x	
Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.	Porcentaje de iniciativas de ley gestionadas.	5	5	5	5	5	5	30	x	

Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales del Subprograma Turismo

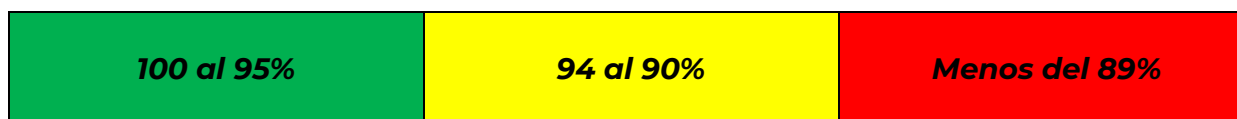
SERIE HISTÓRICA							
META SEXENAL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado.	0	2	2	2	1	0	1
Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.	0	0	1	0	0	0	0

PROYECCIÓN						
META SEXENAL	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado	6	6	6	6	6	0
Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.	0	0	1	0	1	0

Anexo 6.- Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios del Subprograma Turismo

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO 2021-2027	
META	PROYECTO PRESUPUESTARIO
Generar al menos 30 acciones de desarrollo e infraestructura turística durante el sexenio, analizando la vocación del territorio y aprovechando sus recursos específicos, para diversificar la oferta del Estado.	APOYO PARA GENERAR NUEVOS PRODUCTOS E INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA.
Gestionar 3 acciones ante el H. Congreso del Estado de Colima y los municipios, durante el sexenio, para armonizar la Ley estatal de Turismo con la Ley Federal, armonizar los Reglamentos Municipales con la Ley Federal y Estatal de Turismo; así como analizar e implementar un decreto que sustente el cobro del Impuesto Sobre el Hospedaje para las plataformas digitales de alojamiento.	

V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO DESARROLLO TURÍSTICO DEL SUBPROGRAMA TURISMO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.



2022	2023	2024	2025	2026	2027	ACUMULADO SEXENAL
%	%	%	%	%	%	%

APARTADO TEMÁTICO SERVICIOS TURÍSTICOS

I. DIAGNÓSTICO

Esto se hace, a través de 1167 prestadores de servicios turísticos dados de alta en el Registro Nacional de Turismo RNT, de los cuales 290 son empresas de hospedaje de diferentes categorías con 8 mil 664 habitaciones.

En cuanto a cruceros, se cuenta con un Comité Local de Cruceros, el cual se encarga de la logística y recepción de los visitantes en el muelle de cruceros. El número máximo de arribo de cruceros que se ha registrado es de 26 cruceros anuales, de los cuales, los productos turísticos que ofertan visitan los municipios de Manzanillo, Armería, Colima y Comala.

De acuerdo al modelo del *Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos*, de R. W. Butler de la Universidad de Occidente de Ontario, Canadá, es posible inferir que el Estado de Colima, como destino integral, se encuentra en una etapa de “estancamiento”, ya que presenta las siguientes características:

1. La máxima afluencia de visitantes se ha alcanzado;
2. Presenta problemas ambientales, sociales y económicos;
3. El destino tiene una imagen establecida;
4. No es un destino de moda;
5. Existe una dependencia de visitantes repetitivos; y
6. Tipo de visitante; turismo en masa.

Oferta de Productos Turísticos e Innovación. Existe una falta de desarrollo de nuevos productos turísticos, debido a que no existen la asesoría técnica ni los fondos de financiamiento que permitan su creación, o el fortalecimiento de los que ya existen. Actualmente, existe un catálogo reducido de actividades, lo cual nos permite determinar que la oferta no se encuentra diversificada a pesar de tener un amplio potencial de recursos y atractivos por aprovechar; por otra parte, no existe una vinculación significativa entre el sistema turístico y las universidades e instituciones de investigación, que permita el flujo de información sobre nuevas investigaciones, observatorios turísticos y en general, la creación de proyectos innovadores que abonen a la resiliencia del destino.

En este sentido, existe una falta de competitividad, ya que muchas de las zonas turísticas más concurridas cuentan con infraestructura deteriorada o vieja que necesita rehabilitación por parte de los tres niveles de gobierno. En cuanto a las zonas turísticas de la ruralidad, ubicadas en playa o montaña, estas no cuentan con equipamiento adecuado para el desarrollo de actividades.

A pesar de contar con buena conectividad en todo el territorio, el beneficio turístico se ha centralizado a sólo tres regiones, falta integrar a los diez municipios y aprovechar de manera sostenible sus atractivos. Actualmente esta actividad no genera justicia social ni desarrollo para las comunidades más desfavorecidas del Estado; en este sentido, las personas que aportan valor a la actividad turística no se sienten integradas, lo que genera fragmentación en función del nivel de desarrollo y de la ubicación geográfica.

Las instituciones responsables de la gestión del destino carecen de comunicación, articulación y vinculación oficial con el sector productivo, generando que este no se sienta identificado con la representación institucional del Gobierno encargado de la ejecución de la política turística.

Información y Estadística Turística. Para el primer semestre de 2021, los principales indicadores turísticos muestran los siguientes resultados:

- Derrama económica de \$1 mil 770 millones 910 mil 987 pesos;
- Afluencia turística de 530 mil 713 turistas;
- Ocupación promedio de 18.21 por ciento; y
- Estadía de 2.18 noches.

El Estado de Colima, se caracteriza por tener una marcada estacionalidad, siendo las temporadas de Semana Santa y Pascua, y las estaciones de verano e invierno, las que mayor vitalidad presentan.

El turismo nacional representa un 97.36 por ciento, mientras que el turista internacional es el 2.64 por ciento de quienes nos visitan. Además, a través del muelle de cruceros de Manzanillo, ingresan cruceristas de diversas nacionalidades. Así, tanto turistas como cruceristas extranjeros contribuyen a fortalecer la derrama económica y a desestacionalizar el destino.

Actualmente la organización gestora del destino, no toma decisiones basadas en información estadística, estudios de mercado o de factibilidad, esto se debe a una falta de inversión en el área estadística y la nula sensibilización al sector sobre la importancia de alimentar bases de datos como DATATUR.

II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Apartado temático	Objetivo específico
Servicios Turísticos	Fomentar la profesionalización de los prestadores de servicios turísticos, realizando acciones de coordinación con los diferentes actores del sector, para mejorar la calidad de la oferta que se brinda en el Estado.

III. METAS

Apartado temático	Meta
Servicios Turísticos	Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.
	Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.

IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS

Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED del Subprograma Turismo

Código:		Metas:					
		<p>Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.</p> <p>Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.</p>					
EJE PND	EJE PED	OBJETIVO PED	ESTRATEGIA PED	PROGRAMA	SUBPROGRAMA TEMATICO	APARTADO TEMATICO	ALINEACION ODS
3. Economía	2. Economía para el bienestar	2.0.3.1.- Buscar nuevos modelos de gestión y desarrollo, sumar esfuerzos y voluntades de los tres niveles de gobierno, la iniciativa privada, la academia y demás organismos de la sociedad civil para que, organizados, se trabaje en construir y aportar al bienestar y la paz, que las y los colimenses buscan y merecen.	2.0.3.1.1.- Diversificación de la Oferta	Programa Regional de desarrollo POLO III: Logística Portuaria y Turismo.	TURISMO	Servicios Turísticos	8.- Trabajo decente y crecimiento económico.
			2.0.3.1.2.- Cultura del Dato para la Toma de Decisiones				

Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas del Subprograma Turismo

SUB-PROGRAMA TEMÁTICO	APARTADO TEMÁTICO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	META DEL APARTADO TEMÁTICO	DEPENDENCIA RESPONSABLE
Turismo	Servicios Turísticos	Los prestadores de servicios turísticos han enfrentado desatención por parte de las autoridades gestoras del turismo, razón por la cual existen rezagos en materia de capacitación y oportunidades para el mejoramiento de sus negocios.	Fomentar la profesionalización de los prestadores de servicios turísticos, realizando acciones de coordinación con los diferentes actores del sector, para mejorar la calidad de la oferta que se brinda en el Estado.	<p>Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.</p> <p>Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.</p>	Secretaría de Desarrollo Económico

Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores del Subprograma Turismo

OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	META DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	TIPO DE INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	INSTITUCIONES CORRESPONSABLES
Fomentar la profesionalización de los prestadores de servicios turísticos, realizando acciones de coordinación con los diferentes actores del sector, para mejorar la calidad de la oferta que se brinda en el Estado.	Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.	Porcentaje de acciones de capacitación y difusión generadas.	Gestión	(Número de acciones de capacitación y difusión generadas / Número de acciones de capacitación y difusión programadas) *100	19 acciones (2021)	Secretaría de Desarrollo Económico	Secretaría de Turismo (federal)
	Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.	Porcentaje de niñas y niños atendidos en el programa de impulso a la cultura turística infantil.	Estratégico	(Número de niños y niñas atendidos en el programa de impulso a la cultura turística infantil / Número de niñas y niños en el programa de impulso a la cultura turística infantil proyectados) *100	0 niñas y niños (2021)		Secretaría de Educación y Cultura

Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores del Subprograma Turismo

META DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	CRITERIOS CREMAA						PUNTAJE TOTAL	APROBADO	
		C	R	E	M	A	A		SI	NO
Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.	Porcentaje de acciones de capacitación y difusión generadas.	5	5	5	5	5	5	30	x	
Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.	Porcentaje de niñas y niños atendidos en el programa de impulso a la cultura turística infantil.	5	5	5	5	5	5	30	x	

Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales del Subprograma Turismo

SERIE HISTÓRICA							
META SEXENAL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.	0	0	0	0	47	35	19
Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.	0	0	0	0	0	0	0

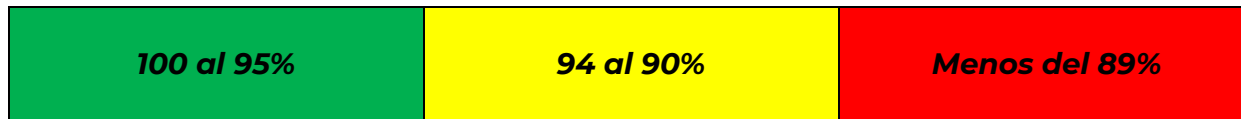
PROYECCIÓN						
META SEXENAL	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.	23	23	23	23	8	0
Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.	30,000'	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000

Anexo 6.- Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios del Subprograma Turismo

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO 2021-2027	
META	PROYECTO PRESUPUESTARIO
Generar al menos 100 acciones de capacitación y difusión de acreditaciones y certificaciones durante el sexenio, para promover la calidad de los prestadores de servicios turísticos del Estado.	APOYO PARA LA FORMACIÓN Y PROFESIONALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS TRÍSTICOS EN EL ESTADO DE COLIMA.
Realizar un programa de impulso a la cultura turística infantil, dirigido a 30,000 niñas y niños colimenses por año durante el sexenio, para incrementar el conocimiento e interés sobre los recursos turísticos del Estado.	



V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO SERVICIOS TURÍSTICOS DEL SUBPROGRAMA TURISMO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.



2022	2023	2024	2025	2026	2027	ACUMULADO SEXENAL
%	%	%	%	%	%	%

APARTADO TEMÁTICO PROMOCIÓN TURÍSTICA

I. DIAGNÓSTICO

En el año 2016, desaparece la Dirección de Promoción Turística de la Secretaría de Turismo Estatal, y para el 2017, se fusionan las dos OCVs (Colima y Manzanillo), dando origen al Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, organismo descentralizado encargado de esta tarea.

Al no contar con una Dirección de Promoción, esta, ya no es una función institucional y central de la organización gestora del turismo, lo cual hace muy complicado definir estrategias de marketing adecuadas y que estas se ejecuten a través del Fideicomiso.

En años pasados mediante el programa Cooperados el Fideicomiso para la Promoción Turística, el Consejo de Promoción Turística de México CPTM y socios comerciales, invirtieron de manera conjunta en campañas promocionales.

TABLA 1.
INVERSIÓN EN PROMOCIÓN TURÍSTICA

AÑO	INVERSIÓN
2016	\$ 10,126,312
2017	\$ 10,520,000
2018	\$ 10,848,241
TOTAL	\$ 31,494,553

Fuente: Elaboración propia con información del Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, Gobierno del Estado de Colima. (2020).

Con el cese de operaciones del Consejo de Promoción Turística de México CPTM, desde 2019 la promoción turística es competencia solo del Fideicomiso para la Promoción Turística, a través de la recaudación del Impuesto Sobre el Hospedaje, de enero a septiembre de 2021 se captaron 18 millones 497 mil pesos para la promoción turística del Estado, de los cuales, al día de hoy, la Secretaría de Planeación y Finanzas del Gobierno del Estado adeuda al Fideicomiso poco más de 10 millones.

En cuanto a la atención de turistas y cruceristas, se instalan 58 módulos temporales de información en los diez municipios para brindar orientación, sin embargo, es importante contar con instalaciones permanentes y personal calificado, actualmente esta función se viene realizando a través de llamadas telefónicas, WhatsApp y sitio web, por lo que, resulta insuficiente y poco atractivo.

Conectividad Aérea, Marítima y Terrestre. Respecto a la conectividad aérea, para este primer semestre de 2021, el Aeropuerto Nacional de Colima registró la operación de 2 aerolíneas nacionales: Aeromar que vuela desde CDMX y Volaris de Tijuana, con 377 llegadas de vuelos comerciales y 29 mil 241 pasajeros; mientras que el Aeropuerto Internacional de Manzanillo, opera con 4 líneas aéreas: Aeroméxico desde la CDMX, American de Phoenix, Alaska Airlines desde Los Ángeles y United desde Houston, totalizando 482 vuelos con 28 mil 249 personas. Además, en octubre reinicia operaciones West Jet proveniente de Calgary, Canadá.

El municipio de Manzanillo, cuenta con un muelle turístico que permite que atraquen cruceros en pleno Centro Histórico, esta es una ventaja competitiva única frente a otros destinos del pacífico mexicano, para la última temporada 2019-2020, se registraron 16 arribos, con un total de 41 mil 922 personas. Actualmente no se ha logrado atraer nuevas líneas navieras; ya que los productos turísticos que se ofertan no son competitivos, al carecer de infraestructura y equipamiento. A partir del 12 de octubre de este año, se restablece la actividad, iniciando la temporada 2021-2022 de cruceros con la llegada del Nieuw Amsterdam.

No menos importantes es el arribo por vía carretera de una gran cantidad de turistas, ya sea en autobús o en automóvil, desafortunadamente, en este rubro no hay información estadística, por lo que será importante establecer la dinámica que permita conocer su perfil.

II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Apartado temático	Objetivo específico
Promoción Turística	Diseñar e implementar campañas de promoción innovadoras que permitan incrementar la afluencia turística en la Entidad.

III. METAS

Apartado temático	Meta
Promoción Turística	Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo.
	Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.

IV. CUADROS PROGRAMÁTICOS

Anexo 1: Matriz de alineación PND-PED del Subprograma Turismo

Código:		Meta:					
		Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo.					
		Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.					
EJE PND	EJE PED	OBJETIVO PED	ESTRATEGIA PED	PROGRAMA	SUBPROGRAMA TEMATICO	APARTADO TEMATICO	ALINEACION ODS
3. Economía	2. Economía para el bienestar	2.0.3.1.- Buscar nuevos modelos de gestión y desarrollo, sumar esfuerzos y voluntades de los tres niveles de gobierno, la iniciativa privada, la academia y demás organismos de la sociedad civil para que, organizados, se trabaje en construir y aportar al bienestar y la paz, que las y los colimenses buscan y merecen.	2.0.3.1.3.- Promoción Turística 2.0.3.1.4.- Capacitación Turística 2.0.3.1.5.- Infraestructura y Equipamiento Turístico 2.0.3.1.6.- Armonización del Marco Legal	Programa Regional de desarrollo POLO III: Logística Portuaria y Turismo.	TURISMO	Promoción Turística	8.- Trabajo decente y crecimiento económico.

Anexo 2: Matriz guía objetivos – metas del Subprograma Turismo

SUB-PROGRAMA TEMÁTICO	APARTADO TEMÁTICO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	META DEL APARTADO TEMÁTICO	DEPENDENCIAS RESPONSABLE
Turismo	Promoción Turística	La promoción turística no era una función institucional de la organización gestora del turismo, lo cual hacia complicado definir estrategias de marketing eficaces para el Estado.	Diseñar e implementar campañas de promoción innovadoras que permitan incrementar la afluencia turística en la Entidad.	Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo. Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.	Secretaría de Desarrollo Económico

Anexo 3: Matriz meta temática-indicadores del Subprograma Turismo

OBJETIVO DEL APARTADO TEMÁTICO	META DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	TIPO DE INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	INSTITUCIONES CORRESPONSABLES
Diseñar e implementar campañas de promoción innovadoras que permitan incrementar la afluencia turística en la Entidad.	Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo.	Porcentaje de acciones de promoción turística realizadas.	Estratégico	(Número de acciones de promoción turística realizadas/Número de acciones de promoción turística programadas) *100	3 acciones (2021)	Secretaría de Desarrollo Económico	Secretaría de Turismo (federal) Fideicomiso para la promoción turística del Estado de Colima
	Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.	Porcentaje de un nuevo reglamento del Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima gestionado.	Gestión	(Nuevo reglamento del Fideicomiso para la promoción Turística del Edo. De Colima gestionado/ Nuevo reglamento del Fideicomiso para la promoción Turística del Edo. De Colima programado) *100	0 reglamentos (2021)		Consejería Jurídica

Anexo 4: Matriz de calificación de indicadores del Subprograma Turismo

META DEL APARTADO TEMÁTICO	INDICADOR	CRITERIOS CREMAA						PUNTAJE TOTAL	APROBADO	
		C	R	E	M	A	A		SI	NO
Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo.	Porcentaje de acciones de promoción turística realizadas.	5	5	5	5	5	5	30	x	
Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.	Porcentaje de un nuevo reglamento del Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima gestionado.	5	5	5	5	5	5	30	x	5

Anexo 5: Cuadro de alcance anual de las metas sexenales del Subprograma Turismo

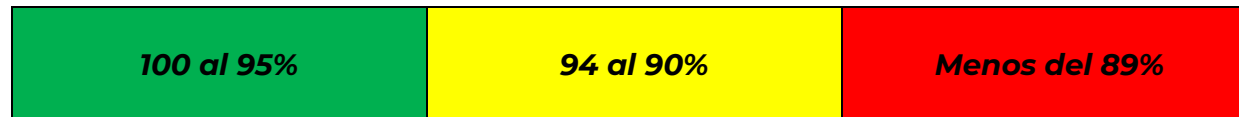
SERIE HISTÓRICA							
META SEXENAL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo.	1	2	1	2	4	3	3
Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.	0	0	0	0	0	0	0

PROYECCIÓN						
META SEXENAL	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo.	19	19	19	19	19	19
Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.	1	0	0	0	0	0

Anexo 6.- Matriz seguimiento metas-proyectos presupuestarios del Subprograma Turismo

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO 2021-2027	
META	PROYECTO PRESUPUESTARIO
Realizar 19 acciones de promoción turística al año, para contribuir al posicionamiento del Estado de Colima en el mercado objetivo.	APOYO PARA LA PROMOCIÓN Y MARKETING TURÍSTICO
Gestionar un nuevo reglamento para el Fideicomiso para la Promoción Turística del Estado de Colima, que redefina sus funciones para contribuir a incrementar la ocupación hotelera, derrama económica y afluencia turística.	

- V. INDICADORES DE SEGUIMIENTO SEMAFORIZADO AL AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO TEMÁTICO PROMOCIÓN TURÍSTCA DEL SUBPROGRAMA TURISMO DEL PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO.



2022	2023	2024	2025	2026	2027	ACUMULADO SEXENAL
%	%	%	%	%	%	%

Por medio del presente se hace entrega y se valida el Programa Regional de
Desarrollo Polo III: Logística Portuaria y Turismos 2021-2027

LIC. ROSA MARIA BAYARDO CABRERA.

Atentamente

Colima, Col., 09 de mayo de 2022

**SECRETARIA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y COORDINADORA DEL
SUBCOMITÉ REGIONAL DE DESARROLLO POLO III: LOGÍSTICA PORTUARIA
Y TURISMOS 2021-2027.**