Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

2025 – 2030

Marina
Secretaría de Marina

CORREDOR INTEROCEÁNICO

1. Índice

1. Índice 2
2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa 5
3. Siglas y acrónimos 6
4. Fundamento normativo 7
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo 10
Posición geoestratégica y definición del área de influencia 11
Análisis Socioeconómico 15
Administraciones del Sistema Portuario Nacional coordinadas por el CIIT 25
Vías de comunicación terrestres 30
Polos de Desarrollo para el Bienestar 34
Visión de largo plazo 37
6. Objetivos 39
6.1 Relevancia del objetivo 1: Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 40
6.2 Relevancia del objetivo 2: Optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 44
6.3 Relevancia del objetivo 3: Promover el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 47
6.4 Relevancia del objetivo 4: Impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. 50
6.5 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2025 - 2030. 52
7. Estrategias y líneas de acción 53

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

Objetivo 1. Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec..... 53

Estrategia 1.1. Ampliar y modernizar la infraestructura portuaria para consolidar la plataforma logística multimodal y facilitar el traslado de mercancías especialmente en los puertos del Sur-Sureste con menor capacidad operativa... 53

Estrategia 1.2. Fortalecer los mecanismos institucionales y comerciales de promoción del CIIT para atraer nuevas líneas de negocio e impulsar el dinamismo logístico-productivo en la región..... 54

Objetivo 2. Optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. 54

Estrategia 2.1. Consolidar la infraestructura ferroviaria administrada por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec para incrementar la capacidad de transporte de pasajeros..... 54

Estrategia 2.2. Desarrollar infraestructura ferroviaria y vías de comunicación para incrementar la capacidad de movilidad de carga y la conectividad regional..... 55

Objetivo 3. Promover el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec..... 55

Estrategia 3.1 Consolidar el avance de las concesiones de los PODEBI; así como el seguimiento puntual del pago de derechos de los concesionarios, a fin de favorecer el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del CIIT..... 55

Estrategia 3.2. Impulsar la atracción y promoción de inversiones, en coordinación con los órganos de gobierno e iniciativa privada para el establecimiento de los PODEBI..... 56

Objetivo 4. Impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec..... 57

Estrategia 4.1. Articular las políticas públicas federales y estatales en el área de influencia del CIIT para propiciar el desarrollo regional. 57

Estrategia 4.2. Propiciar la comunicación con las autoridades formalmente establecidas en el área de influencia del CIIT, para facilitar los procesos de atención social. 57

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

8. Indicadores y metas 58

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en el Programa, correspondientes a sus objetivos, estrategias y líneas de acción, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación de dichas acciones, seguimiento, reporte y rendición de cuentas, se realizarán con cargo a los recursos aprobados a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio respectivo.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

3. Siglas y acrónimos

ARTF: Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

ASIPONA: Administración del Sistema Portuario Nacional.

CIIT: Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

CONEVAL: Consejo Nacional de la Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

DOF: Diario Oficial de la Federación.

FIDIT: Fideicomiso para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

FIT: Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V.

IMSS: Instituto Mexicano del Seguro Social.

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

OIT: Organización Internacional del Trabajo.

PEF: Presupuesto de Egresos de la Federación.

PIB: Producto Interno Bruto, indica el valor de la producción de bienes y servicios de un país durante un determinado periodo, generalmente un año.

PICIIT: Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

PND: Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030.

PNM: Política Nacional Marítima

PODEBI: Polo de Desarrollo para el Bienestar.

PSM: Programa Sectorial de Marina 2025-2030.

SEDATU: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

SEMAR: Secretaría de Marina.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

4. Fundamento normativo

El Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PICIIT), deriva del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), elaborado en cumplimiento a los artículos 25 y 26 apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Por una parte, el artículo 25 establece que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que este sea integral, sustentable, que permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, a fin de contribuir con el desarrollo económico y social equilibrado; mientras que, el artículo 26 como responsabilidad del Estado, la organización y conducción del desarrollo mediante el establecimiento de un sistema de planeación democrática 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.

En este sentido, el PICIIT se elabora en observancia de la Ley de Planeación, que en su artículo 3o refiere a la planeación nacional del desarrollo, como la ordenación racional y sistemática de acciones que, con base en el ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, tiene como propósito la transformación de la realidad del país.

Asimismo, el artículo 17, fracciones II y V, 24 y 32 de la Ley anteriormente referida; así como, los artículos 47, 48, 49 y 59, fracción II de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, establecen el deber para las Entidades de elaborar sus programas institucionales, la congruencia que estos deben guardar con el programa sectorial respectivo, su carácter obligatorio y la necesidad de ser revisados anualmente.

Cabe señalar que el CIIT tiene por objeto instrumentar una plataforma logística multimodal que integre la prestación de servicios de las administraciones del sistema portuario nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V., Salina Cruz, S.A. de C.V., Dos Bocas, S.A. de C.V. y Puerto Chiapas, S.A. de C.V., y su interconexión mediante transporte ferroviario, por conducto del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., y carretero, a través de las instancias competentes, así como adquirir, desarrollar, fraccionar, comercializar, concesionar, adjudicar y, en su caso, enajenar los inmuebles que integran su patrimonio, que en su conjunto permita llevar a cabo el establecimiento de los polos de desarrollo para el bienestar, con base en las vocaciones productivas que se determinen, con una visión integral, sustentable, sostenible e incluyente, que fomente el crecimiento económico, productivo y cultural.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

Por todo lo anterior, el presente instrumento está en concordancia con el Eje General 3. "Economía moral y trabajo" del PND 2025-2030, que por medio de su Objetivo 3.7 prevé "Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y

transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro".

El PICIIT también se vincula con la Política Nacional Marítima (PNM) por medio del interés marítimo nacional "Sistema Portuario Nacional", que en sus estrategias 6 y 7, señala explícitamente: Desarrollar actividades productivas concernientes al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y, en su caso, desarrollar la infraestructura y los sistemas de movilidad y transporte de personas y productos a través de los sistemas: ferroviario, carretero, aéreo y fluvial.

De igual manera, se alinea con el Programa Sectorial de Marina 2025-2030 (PSM), dentro del Objetivo 3 "Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.", con la estrategia 3.5. "Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional". Dicha estrategia asigna como entidad responsable al CIIT para cuatro líneas de acción: 3.5.1. "Fortalecer la conectividad multimodal, impulsar el comercio marítimo y fomentar el desarrollo económico nacional mediante la modernización, rehabilitación y expansión de la infraestructura portuaria y aeroportuaria estratégica con inversión y colaboración público-privada"; 3.5.2. "Desarrollar infraestructura de conexión entre los medios marítimo, ferroviario, carretero, aéreo y fluvial mediante sistemas de transporte multimodal integrados y nodos logísticos regionales"; 3.5.3. "Facilitar la convivencia operativa del cabotaje y el comercio exterior en recintos portuarios mediante adecuaciones logísticas, normativas e infraestructura intermodal para el cruce interoceánico de mercancías", y 3.5.5. "Consolidar el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como plataforma logística multimodal que integre la prestación de servicios de las ASIPONA's de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Chiapas, y su interconexión por conducto del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec[1]".

Este Programa está destinado a dar cumplimiento a las diversas disposiciones antes mencionadas, así como, a los compromisos internacionales asumidos por nuestro país con la suscripción de tres instrumentos internacionales: la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, la Declaración Americana sobre

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

[1] Por plataforma logística multimodal o plataforma logística del CIIT, se deberá entender aquella integrada por la prestación de servicios de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos S.A. de C.V., Salina Cruz S.A. de C.V., Dos Bocas S.A. de C.V. y Puerto Chiapas S.A. de C.V., y su interconexión mediante transporte ferroviario por conducto del Ferrocarril Interoceánico S.A. de C.V. Decreto por el que se publica el Estatuto Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (DOF 2023, 24 de julio).

los Derechos de los Pueblos Indígenas y el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre pueblos indígenas y tribales.

Por último, es importante señalar que el Organismo Público Descentralizado responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del presente Programa Institucional es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es una institución del Estado Mexicano con la oportunidad de convertir los intereses marítimos[2] en desarrollo regional. El CIIT es un organismo público descentralizado, sectorizado a la Secretaría de Marina (SEMAR); el cual, tiene por objeto instrumentar una plataforma logística multimodal que integre la prestación de servicios de la ASIPONA de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Chiapas; interconectados mediante transporte ferroviario y carretero; así como, la instalación de Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBI), para contribuir a mejorar el desempeño económico y social de la nación[3].

El CIIT tiene la fortaleza de combinar infraestructura portuaria, ferroviaria, carretera e industrial para posicionar a México como un nodo estratégico en el sistema multilateral de comercio. Es un hecho que, el acceso a mercados internacionales ha permitido a las economías en desarrollo acercarse a aquellas más avanzadas[4]. Por lo anterior, instrumentar una plataforma logística de manera eficiente, aumentará la probabilidad de revertir las inercias en el sistema económico en el sur del país y, con ello, cimentar un proceso estructurado y sostenible de los factores de producción, capaz de generar un crecimiento equilibrado que propicie mayor bienestar para la población.

A continuación, se presenta el diagnóstico de la situación actual con el propósito de mostrar la evidencia que sustente la atención a los problemas públicos identificados; así como su evolución. En este sentido, la estructura que se considera es la siguiente: posición geoestratégica del proyecto y definición del área de influencia; análisis socioeconómico de la región; descripción de infraestructura portuaria y ferroviaria; relevancia de los PODEBI y finalmente, la prospectiva y los desafíos para la instrumentación de la plataforma logística multimodal.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

---

[2] De acuerdo con la Política Nacional Marítima, los intereses marítimos se definen como: fuentes de estabilidad, bienestar y prosperidad del Estado, que se deben al desarrollo marítimo relacionado con la flota mercante, infraestructura portuaria, industria de la construcción naval y todas aquellas que se generan en el mar (DOF 2024, 30 de septiembre).

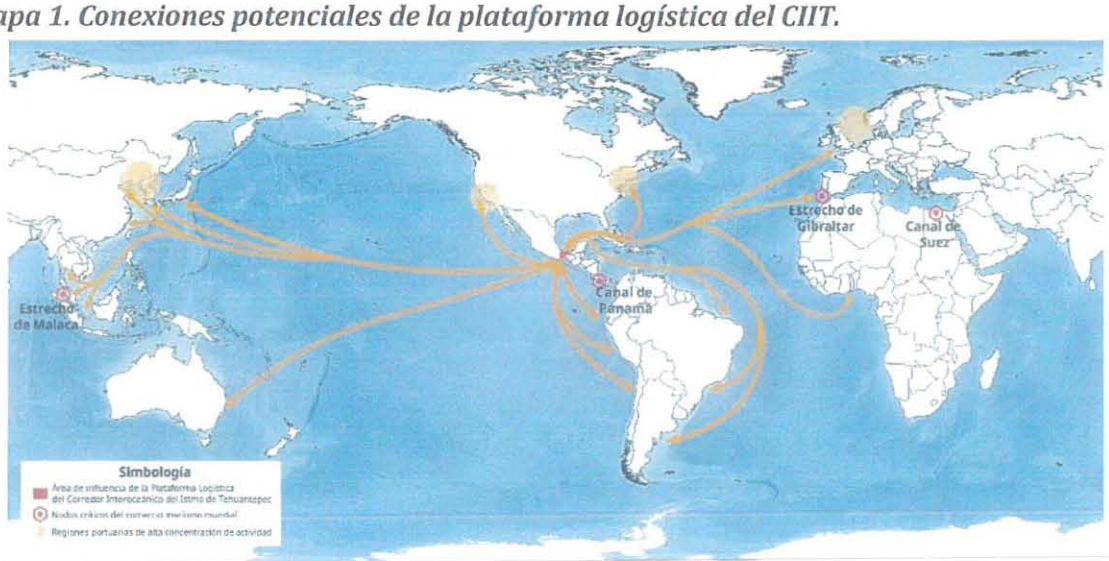
[3] Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. (DOF 2019, 14 de junio). Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (DOF 2023, 14 de marzo). Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (DOF 2025, 28 de mayo).

[4] Informe sobre el Comercio Mundial 2024. Organización Mundial del Comercio. https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtr24_s/wtr24_s.pdf

Posición geoestratégica y definición del área de influencia

La ubicación del Istmo de Tehuantepec, con 235 km de distancia entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, es el espacio más estrecho de Norteamérica. Esta condición geográfica lo posiciona como una alternativa para el cruce interoceánico de mercancías, a través de una plataforma logística multimodal que impulse el comercio nacional e internacional [5].

Mapa 1. Conexiones potenciales de la plataforma logística del CIIT.



Fuente: elaboración propia con datos de Review of maritime transport (UNCTAD, 2024), https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024.

El carácter geopolítico de la región conocida como Istmo de Tehuantepec ha sido relevante desde la historia prehispánica[6], en el marco de la expansión de la cultura zapoteca; asimismo, durante la colonia en las primeras cuatro cartas de relación enviadas al rey de España, Hernán Cortés describe el Istmo como un lugar estratégico para la exploración del sur de México y el Pacífico. Por ejemplo: La conquista de Baja California se hace desde una expedición que salió del Golfo de Tehuantepec[7]. Posteriormente, la ruta transístmica se inauguró en 1907 y se logró comunicar los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. No obstante, diversos factores propiciaron el declive de la ruta comercial

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

[5] Corredor Interoceánico-Istmo de Tehuantepec (2023). *Plataforma Logística del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.* Disponible en: https://www.gob.mx/ciit/articulos/folleto-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec?idiom=es#:~:text=La%20plataforma%20log%C3%ADstica%20integra%20los,a%20nivel%20nacional%20e%20internacional.

[6] Víctor, De La Cruz, 1997, "Lienzos y mapas zapotecos", en Historia del arte de Oaxaca, Vol. II: Colonia y siglo XIX. México, Gobierno del Estado de Oaxaca-IOC.

[7] René Acuña (ed.), 1984, Relaciones geográficas del siglo XVI: Antequera, Tomo primero, México, UNAM.

propuesta: el inicio de la Revolución Mexicana en 1910, la Primera Guerra Mundial y la inauguración del Canal de Panamá en 1914.

Durante la época posrevolucionaria se identificaron diversos intentos para propiciar un cruce comercial en esta región del país[8]; no obstante, fue hasta la creación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en junio de 2019 y, en específico, con la sectorización de este organismo a la Secretaría de Marina en marzo del 2023, y su última reforma de mayo del 2025, que se ha logrado materializar la operación de una plataforma logística mediante la articulación de 4 puertos del sureste mexicano; alrededor de 1,200 km de vía férrea y la implementación de los PODEBI.

En este sentido, y con el propósito de consolidar en la Administración 2024-2030 la plataforma logística multimodal a cargo del CIIT; se requiere integrar su área de influencia, con el objetivo de regionalizar los alcances de esta política pública innovadora que está diseñada para transcender en el largo plazo; anclada a la fortaleza que brinda una institución bicentenaria como la SEMAR.

Definir un área de influencia del CIIT implica la división de un territorio en áreas menores con características comunes y representa una herramienta metodológica básica en la planeación. En este sentido, el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec considerará 120 municipios[9] distribuidos de la siguiente manera: 46 municipios de Oaxaca; 33 municipios de Veracruz; 31 de Chiapas y 10 de Tabasco (Mapa 2).

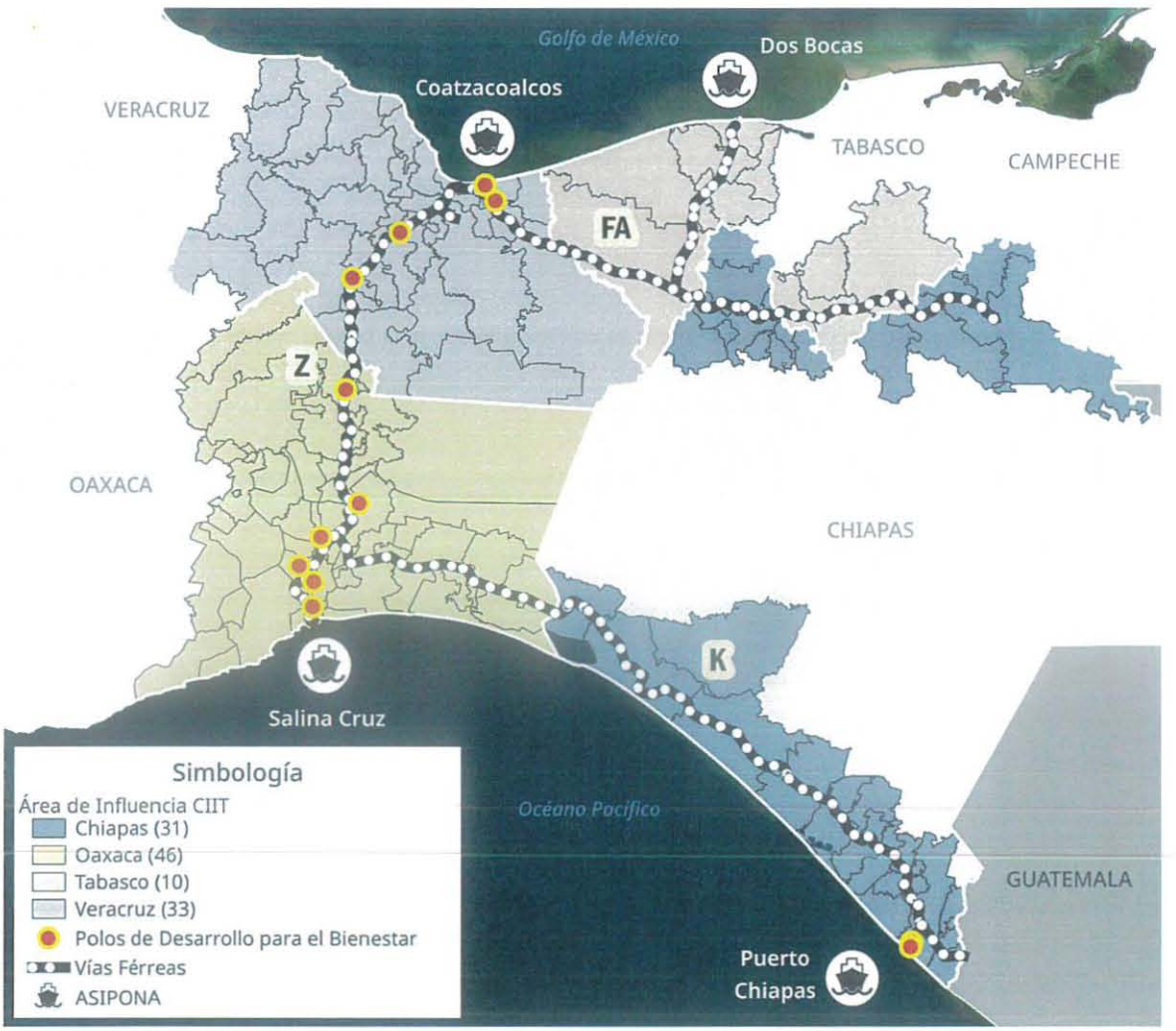
CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

[8] Destacan, entre otros, el Proyecto Alfa-Omega en el sexenio de 1976-1982; Programa Integral de Desarrollo Económico del Istmo de Tehuantepec en el sexenio de 1994-2000; Plan Puebla-Panamá en el sexenio de 2000-2006; Zonas Económicas Especiales en el sexenio 2012-2018.

[9] Se consideran los 79 municipios originales del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y se incorporan aquellos municipios que caen en el supuesto de la definición del área de influencia del Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (DOF 2025, 28 de mayo), "conformada por 10 kilómetros de cada lado de las vías del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y de cualquier otra línea férrea concesionada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V."

Mapa 2. Área de influencia del Corredor Interoceánico.



Fuente: elaboración propia.

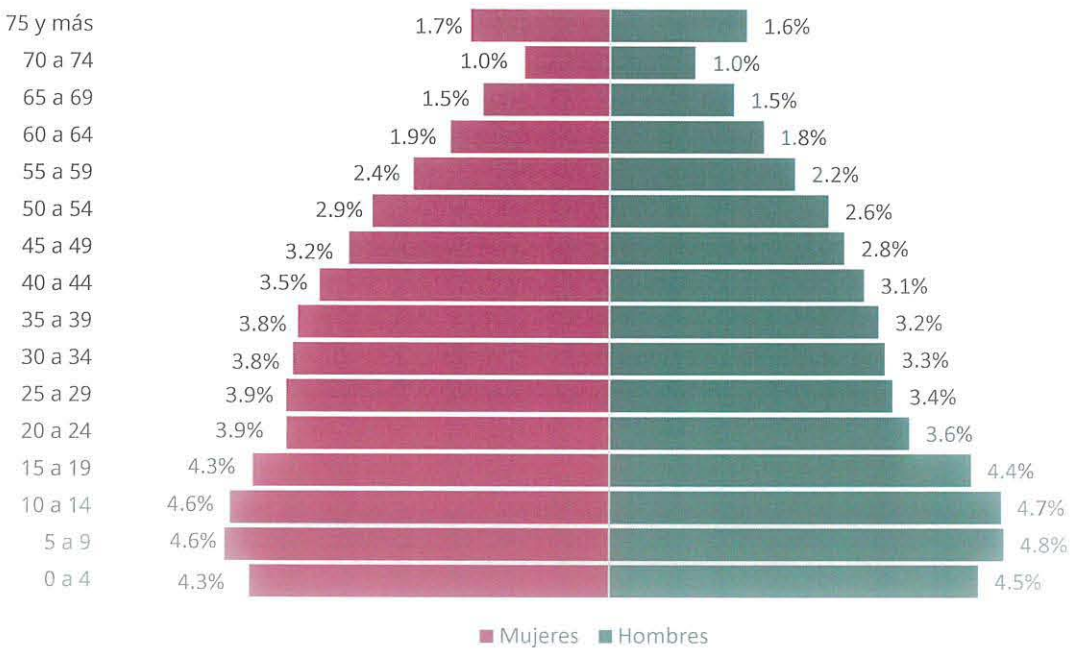
Estos 120 municipios albergan una población de 5.1 millones de personas[10], que representa el 4.1% del total nacional. Asimismo, su estructura poblacional muestra un potencial bono demográfico; tendencia que se mantendrá al menos una década más.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

[10] Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Censo de Población y Vivienda. Censo de Población y Vivienda 2020: Síntesis metodológica y conceptual. México: INEGI. https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/

Gráfica 1. Pirámide poblacional del área de influencia del CIIT



Fuente: elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda 2020. INEGI.

Como se observa en la gráfica anterior, el 64% de la población del área de influencia se encuentra en edad productiva[11]; más aún, el 23% de las personas son jóvenes entre 15 y 29 años; lo cual, brinda una oportunidad para el crecimiento económico, ya que una mayor proporción de la población en este rango de edad puede contribuir a consolidar la prosperidad en la región. Lo anterior, es un argumento a favor de la intervención del sector público para establecer un mecanismo de gobernanza que permita generar sinergias que conlleven mejores condiciones de vida.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

[11] Personas mayores a 15 años, edad legal para trabajar; hasta los 65 años, promedio de la edad de retiro.

Análisis Socioeconómico

La región sur del país representa un área de oportunidad para que el Estado Mexicano consolide su nuevo modelo de crecimiento basado en un desarrollo integral. Al cierre de la Administración 2018-2024, los datos socioeconómicos demuestran que las acciones[12] implementadas en el sur del país, articuladas con el objeto del CIIT de instrumentar una plataforma logística multimodal; así como, la participación de la inversión privada ha permitido detener inercias tanto económicas como sociales. A continuación, se realiza un análisis descriptivo de la actividad económica estatal; evolución del empleo y condición de pobreza en las cuatro entidades federativas en las que el CIIT interviene.

Se inicia con el análisis del Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAEE); el cual, proporciona una visión general de la evolución macroeconómica de las entidades federativas de México. El ITAEE alcanza una representatividad del 92.3% del valor agregado bruto y sigue los mismos principios y normas contables del cálculo anual del Sistema de Cuentas Nacionales de México; razón por la cual sus resultados son plenamente confiables, brindando información actualizada sobre la estructura y desarrollo de la situación económica.

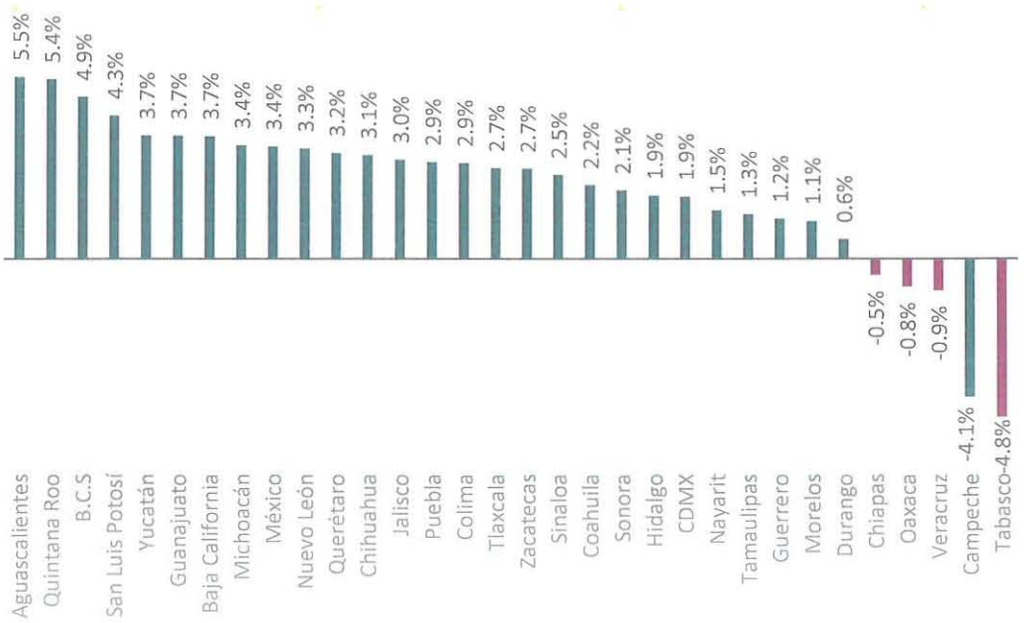
Los datos del ITAEE señalan que, para el periodo 2013-2018, Tabasco, Veracruz, Oaxaca y Chiapas presentaron resultados negativos en su tasa anual de crecimiento (Gráfica 2). Mientras que, para el periodo 2019-2024, las cuatro entidades en las que el CIIT tiene presencia mostraron resultados positivos, siendo Tabasco, Oaxaca y Chiapas los estados que más crecieron en ese periodo (Gráfica 3). En este sentido, se observan resultados favorables para las cuatro entidades federativas del área de influencia del CIIT. Ahora, el reto es transformar la inversión productiva que destinó el Estado a la región, en desarrollo sostenible que permita generar condiciones que construyan el ciclo intergeneracional de bienestar para romper la inercia de desigualdad.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

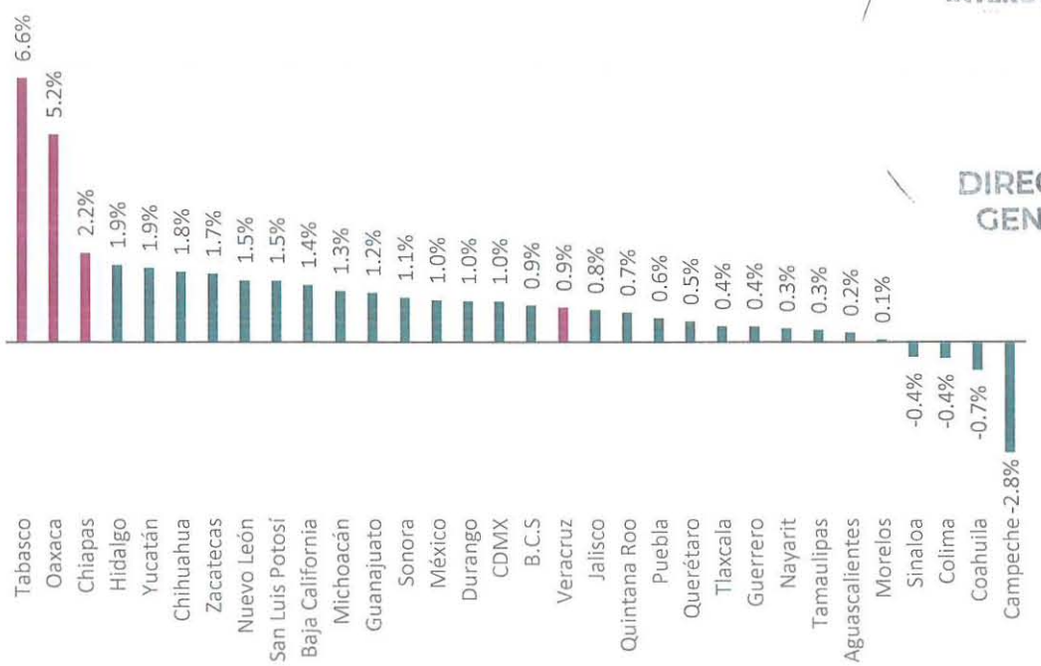
[12] Aquellas derivadas de la implementación de tres proyectos estratégicos en la región Sur-Sureste del país durante la administración 2018-2024: El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, El Tren Maya y la Refinería Dos Bocas.

Gráfica 2. Tasa Anual de Crecimiento de la actividad económica estatal (2013-2018).



Gráfica 3. Tasa Anual de Crecimiento de la actividad económica estatal (2019-2024).

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL



Fuente: elaboración propia con datos del Sistema de Cuentas Nacionales de México. Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal. Año Base 2018.

Cabe señalar, que es este periodo cuando el CIIT es sectorizado a la Secretaría de Marina y existen avances significativos en el proyecto: culminación y operación de la Línea Z y KA del Ferrocarril Interoceánico; la culminación del rompeolas de Salina Cruz; y los procesos licitatorios de los Polos de Desarrollo.

Un indicador que también refleja la fortaleza en las regiones es la generación de empleo formal. La OIT [13] considera el empleo formal como un elemento crucial para el desarrollo sostenible y la justicia social, ya que garantiza los derechos laborales de los trabajadores. El empleo formal mejora la vida de las personas al reconocer sus derechos y, también, fortalece la economía al aumentar la recaudación fiscal.

En lo que va del siglo, la evolución del empleo formal ha enfrentado diversos retos. Durante 2001, el deterioro del crecimiento global incidió sobre el desempeño de la economía mexicana, con la consecuente pérdida en los niveles de exportación, actividad económica y empleo[13]. En 2009, el entorno internacional condujo a que México enfrentara caídas importantes en la demanda por sus exportaciones manufactureras y en otros renglones de ingresos de la cuenta corriente, una fuerte restricción de financiamiento externo y un choque a sus términos de intercambio. A su vez, el brote de influenza A(H1N1) fue un factor adicional que acentuó la caída y sus efectos sobre la demanda por diversos servicios[14].

Asimismo, entre 2014 y principios de 2016, la economía mundial enfrentó una de las crisis más severas en los precios del petróleo en la historia moderna[14]. En el caso de México, la caída en los precios del petróleo, sumada a la apreciación del dólar, se tradujo en una disminución en la exportación y en la inversión en maquinaria y equipo. Finalmente, la pandemia de COVID-19 afectó, dramáticamente, a la actividad económica mundial y México no fue la excepción. A partir de 2020, el país enfrentó una combinación de choques simultáneos de gran magnitud, los cuales, se manifestaron a través de tres principales canales de transmisión[15].

Choque de oferta. Para contener la transmisión del virus, fue necesario realizar paros en la producción manufacturera y en diversos servicios. Lo anterior, vulneró el funcionamiento de las cadenas globales de valor y la provisión de insumos para la producción nacional.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

[13] Organización Internacional del Trabajo. (2015). R204 - Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal. (núm. 204). https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R204

[14] World Bank Group (2018) Global Economic Prospects, Broad-Based Upturn but for how long? (enero 2018)

[15] Banco de México. (2021). Compilación de Informes Trimestrales Correspondientes al Año 2020. https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-anuales/%7B5C76A1AD-7080-9B9B-B2E7-2D97BFDD5B34%7D.pdf

Choque de demanda. Una menor demanda externa por bienes y servicios; así como, menores ingresos de empresas y hogares condujeron a una contracción de la demanda interna.

Choque financiero. El incremento considerable en la aversión al riesgo en los mercados financieros internacionales propició una importante restricción de financiamiento externo.

Cada una de estas crisis, con sus fenómenos y particularidades, se ven reflejadas en la evolución del empleo formal, el cual constituye un indicador que captura de manera tangible los cambios de la actividad económica. En este contexto, se observa en el agregado nacional una pérdida de 266,815 empleos durante la crisis del 2001; mientras que de 2008 a 2009 se perdieron 201,302 empleos y, finalmente, en 2020, se produjo la pérdida de 647,710 puestos de trabajo como resultado del impacto económico de la pandemia por COVID-19 (Gráfica 4). Cabe señalar que la crisis en los precios internacionales del petróleo, entre 2014 y 2016, no tuvo un efecto visible en los datos nacionales de generación de empleo.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

Gráfica 4. Evolución del empleo formal en México.

(Variación absoluta y porcentual)

Fuente: elaboración propia. Datos Administrativos del IMSS.

DIRECCIÓN GENERAL
CORREDOR INTEROCEÁNICO

Por su parte, las entidades federativas en el área de influencia del CIIT, presentan un comportamiento heterogéneo en términos de generación de empleo formal, incluso durante los periodos de crisis. Como se muestra en la Gráfica 5, ninguna de estas entidades refleja caídas en los datos de empleo, durante los periodos de contracción económica de principios del siglo XXI.

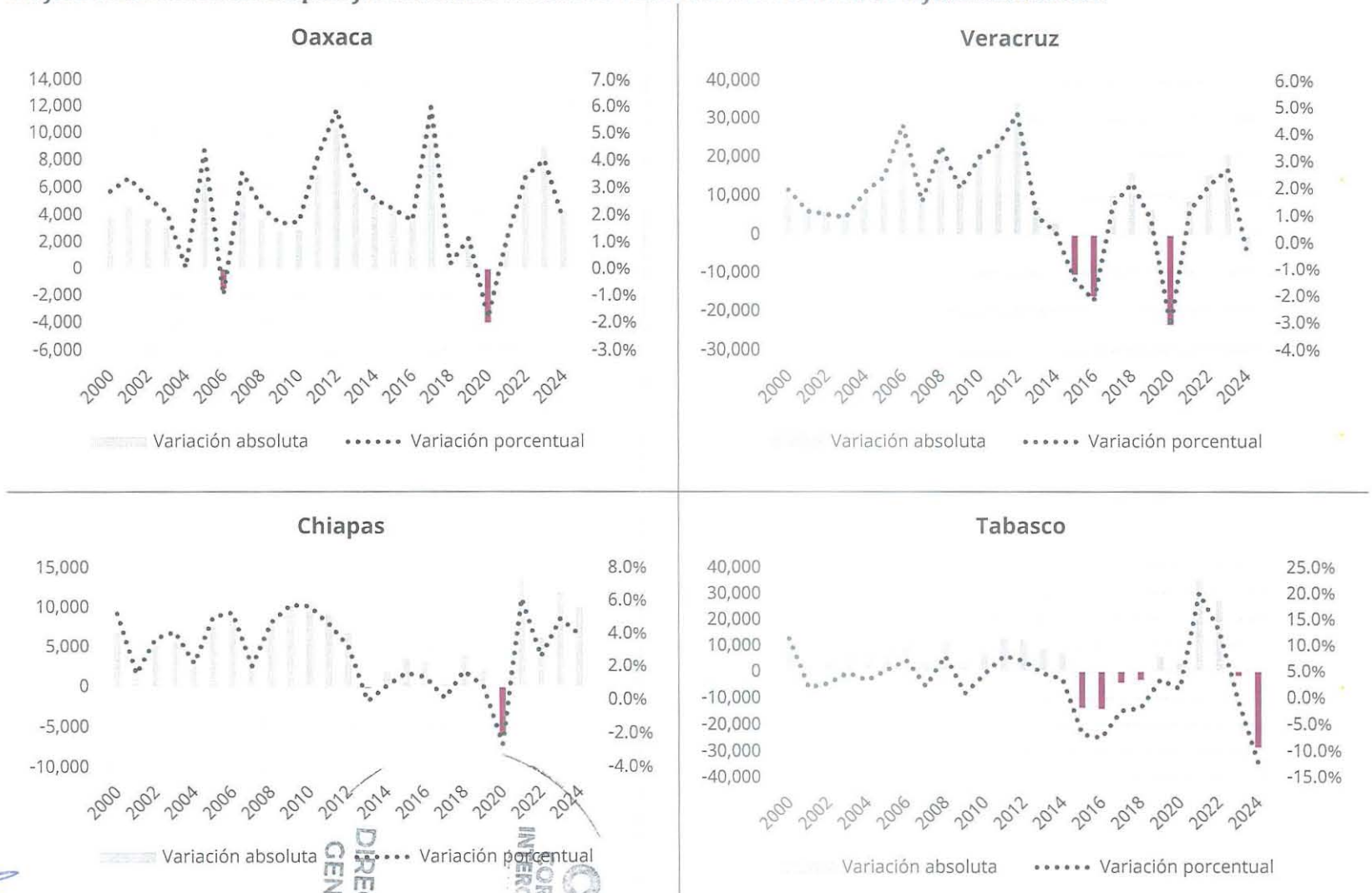
Sin embargo, en el caso de Veracruz y Tabasco, cuya economía está altamente vinculada a las actividades petroleras, se observaron caídas importantes en los datos de empleo entre 2014 y 2016. En Veracruz, se registraron dos años consecutivos de pérdida, con un total acumulado de 26,643 registros menos; mientras que, en Tabasco el efecto negativo se extendió durante cuatro años; entre 2015 y 2018, con una pérdida total de 35,427 puestos de trabajo.

Durante los últimos 24 años, en Oaxaca se observan datos positivos para 22 de ellos. No obstante, su contribución al empleo a nivel nacional es limitada, ya que representa aproximadamente el 1% del total nacional; cifra similar a lo observado en Chiapas.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Gráfica 5. Evolución del empleo formal en las Entidades Federativas en el área de influencia del CIIT.

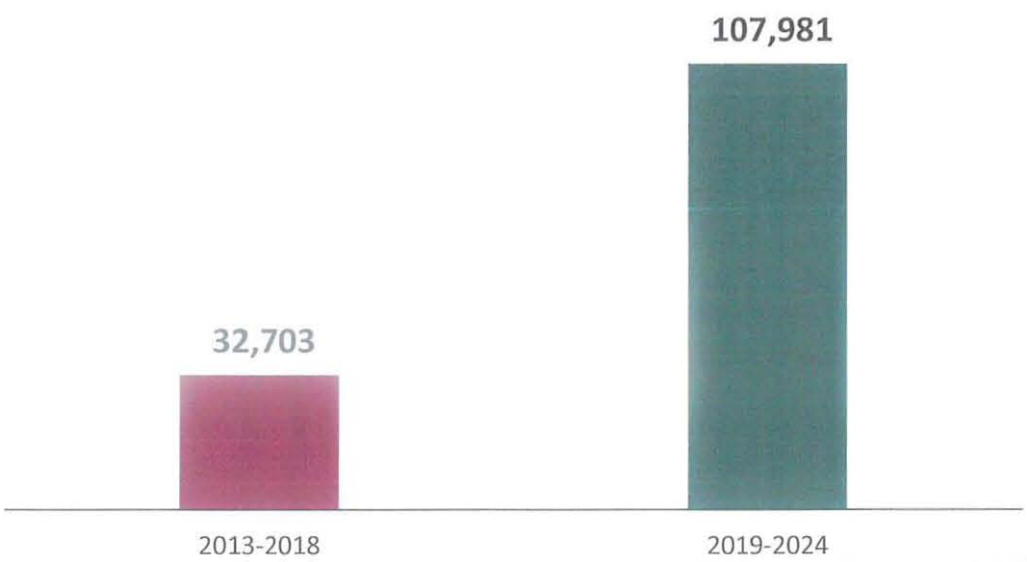


Fuente: elaboración propia con datos administrativos del IMSS.

DIRECCIÓN GENERAL
CORREDOR INTEROCEÁNICO

Finalmente, al considerar en conjunto los registros administrativos del IMSS para Oaxaca, Veracruz, Tabasco y Chiapas, se observa que, antes de que existieran los proyectos prioritarios, entre 2013 y 2018, se generaron aproximadamente 32,703 empleos, mientras que, para el periodo de 2019 a 2024, se contabilizan más de 107,981 empleos (Gráfica 6). De este modo, se observa que la generación de empleo en estas cuatro entidades se ha multiplicado poco más de tres veces.

Gráfica 6. Creación de empleo conjunto de las 4 entidades federativas del área de influencia del CIIT.



Fuente: elaboración propia con datos administrativos del IMSS.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

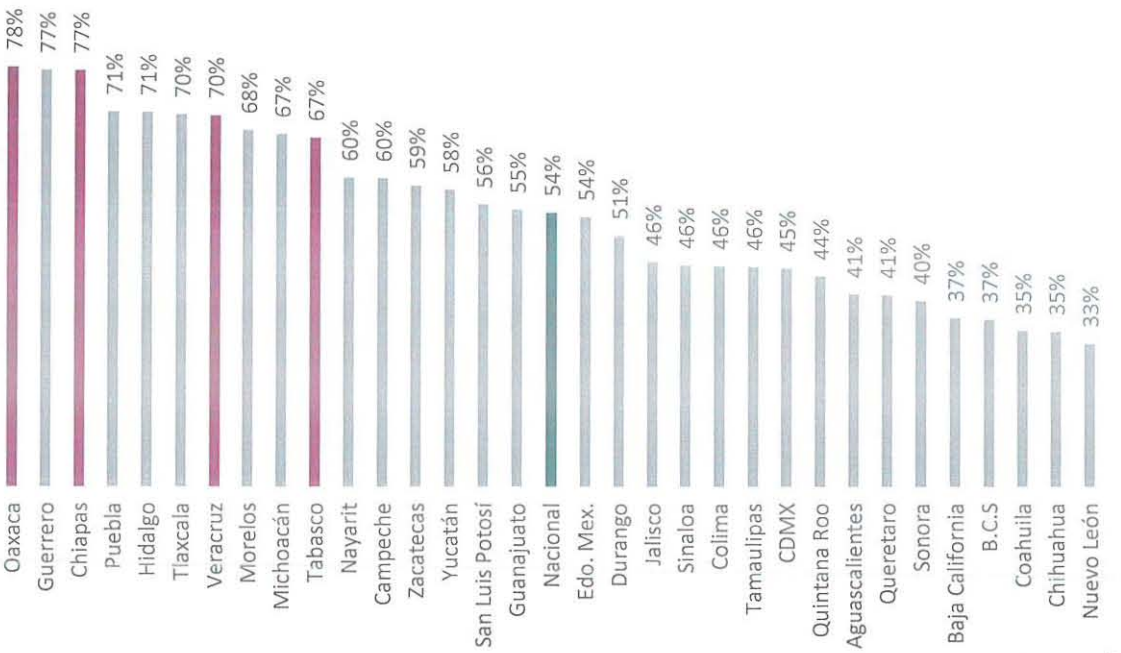
Como la evidencia lo demuestra, el mercado laboral de estas entidades federativas reacciona de manera diferenciada a los diversos fenómenos externos. Sin embargo, hay un desafío homogéneo relativo a la informalidad laboral[16]. Una de las razones de que prolifere el empleo informal es que el Estado no ha generado las condiciones que incentiven la inversión productiva ni la consolidación de un marco regulatorio eficiente que impida evasiones; por lo que, proyectos como el Corredor Interoceánico plantean una alternativa para brindar oportunidades de empleo de calidad.

Como se observa en la Gráfica 7, las cuatro entidades tienen una alta prevalencia de informalidad laboral, por arriba del promedio nacional. En Oaxaca y Chiapas, prácticamente ocho de 10 personas están en la informalidad; mientras que, en Veracruz y Tabasco, esa relación es siete de cada 10. Lo anterior, refleja una brecha importante en el mercado laboral, que manifiesta para este tipo de entornos, una lógica de la

[16] El empleo informal se refiere a las personas que laboran sin un esquema de protección social ligado a su trabajo.

subsistencia. Es decir, una fuerza de trabajo que presiona por encontrar empleo, que se encuentra ante una demanda insuficiente para absorber la oferta, y surge la necesidad de buscar soluciones alternas produciendo o vendiendo algo que les permita obtener un ingreso.

Gráfica 7. Tasa de Informalidad Laboral por entidad federativa.



Fuente: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, cifras al cuarto trimestre 2024, INEGI.

El Estado Mexicano afronta este tipo de problemáticas a través del diseño de políticas públicas, como el proyecto del CIIT, que facilita la transición productiva de manera ordenada y sostenible. Lo anterior, se logra con la creación de un entorno favorable para fomentar las inversiones.

Finalmente, en términos socioeconómicos, se analizan los datos de pobreza multidimensional. En conjunto, en las cuatro entidades del área de influencia del proyecto, han salido de la pobreza alrededor de 2.3 millones de personas. Destaca el caso de Veracruz, en donde más de un millón de personas salieron de la pobreza para el año 2024.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

Tabla 1. Pobreza Multidimensional en las entidades federativas del área de influencia del CIIT.

Entidad	Condición de pobreza 2018 Absoluto (Porcentaje)	Condición de pobreza 2024 Absoluto (Porcentaje)	Diferencia -Absoluta- (Puntos porcentuales)
OAXACA	2,575,335 (64.8%)	2,203,484 (51.6%)	371,851 (13.2 pp)
VERACRUZ	4,776,655 (60.2%)	3,601, 908 (44.5%)	1,174,747 (15.7 pp)
TABASCO	1,333,182 (56.4%)	881,517 (34.8%)	451,665 (21.6 pp)
CHIAPAS	4,165,976 (78.0%)	3,865,978 (66%)	299,998 (12pp)
TOTAL	**12,851,148**	**10,552,887**	**2,298,261**

Fuente: elaboración propia, con datos de la Medición Multidimensional de la Pobreza, INEGI, últimos datos disponibles.

Si bien, los resultados de los últimos años demuestran una reducción de las personas en condición de pobreza; aún es un reto latente. Para el CIIT, cumplir con su objeto de creación, tiene como finalidad transformar la inversión en infraestructura logística y productiva en mayores oportunidades, bienestar, prosperidad e igualdad de condiciones. Así, el CIIT busca impulsar el crecimiento económico y garantizar que los beneficios de este crecimiento lleguen a quienes más lo necesitan, para elevar así el nivel de bienestar de los mexicanos.

A pesar de que se han registrado importantes avances en materia de desarrollo social, en México persisten retos apremiantes en la materia, especialmente en los grupos de población que han sido marginados histórica y sistemáticamente, ya sea por sus características demográficas o por los modelos de desarrollo implementados[17]. El CIIT debe convertirse en el catalizador para propiciar un proceso de inclusión regional que reduzca las desigualdades y favorezca la integración social.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

[17] Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). Informe de Evaluación de la Política de Desarrollo Social 2024. Ciudad de México: CONEVAL, 2025.

Administraciones del Sistema Portuario Nacional coordinadas por el CIIT

El sector portuario desempeña un papel estratégico en la economía nacional, facilita el comercio y la movilidad de mercancías e influye de manera positiva en el crecimiento económico[18]. La ubicación de un país tiene un profundo impacto en su capacidad para participar en el mercado internacional. Ambos son fundamentales para el desarrollo económico.[19]

El CIIT integra y coordina cuatro puertos relevantes: Coatzacoalcos y Dos Bocas, ubicados en el Golfo de México, ofrecen acceso al este de Estados Unidos y a los mercados europeos. Por su parte, los puertos de Salina Cruz y Chiapas conectan con los mercados de Asia y el circuito del Pacífico.

Durante 2024, el Sistema Portuario Nacional movilizó 272.6 millones de toneladas de carga, lo que representa una disminución del 7.7 % en comparación con el 2023[20]. En la región Pacífico, el puerto de Salina Cruz concentró el 4% del volumen total de carga movilizada a nivel nacional, mientras que Puerto Chiapas representó apenas el 0.09%. En la región Golfo – Caribe, los puertos de Coatzacoalcos y Dos Bocas registraron el 10.2% y 6.6% del total, respectivamente (Gráfica 8). Es decir, en conjunto los puertos incorporados a la plataforma logística del CIIT representan alrededor de una quinta parte de la carga movilizada en el país.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

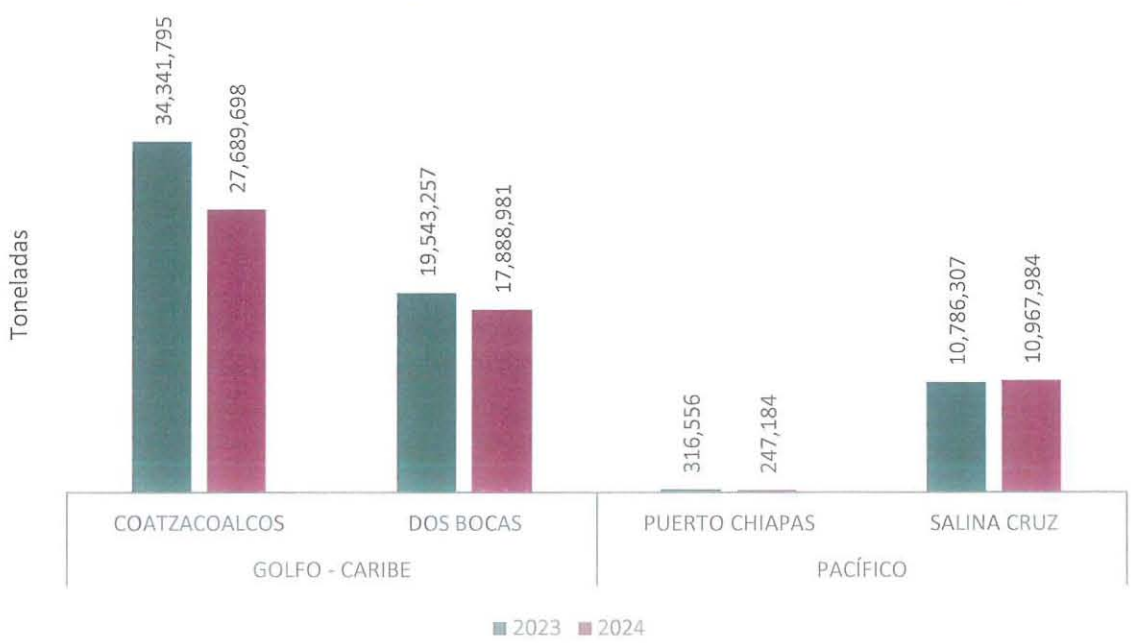
DIRECCIÓN GENERAL

[18] Zepeda-Ortega, *et al.* (2017). *Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México.* Economía, Sociedad y Territorio, xvii (54): 337-366. http://dx.doi.org/10.22136/est002017806

[19] Lane y Pretes (2020). *Maritime dependency and economic prosperity: Why access to oceanic trade matters.* Marine Policy 121: 104180. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104180

[20] Secretaría de Marina (2024). *Informe estadístico Mensual Enero - diciembre, 2023– 2024 p/.* Dirección General de Puertos. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/969319/12_DICIEMBRE_24.pdf

Gráfica 8. Carga movilizada 2023-2024.



Fuente: elaboración propia con datos de la Dirección General de Puertos[21].

Sin embargo, este nivel de participación se ha logrado a pesar de las áreas de oportunidad operativas y logísticas que limitan el desempeño de estos cuatro puertos. Durante 2023 y 2024, se identificó la prevalencia de aspectos críticos en materia de infraestructura, conectividad y eficiencia portuaria; lo que evidencia la necesidad de fortalecer las capacidades técnicas y operativas para atender de manera integral los retos logísticos del área de influencia.

Ante esta problemática, se establece como uno de los objetivos estratégicos: Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas y coordinadas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Lo que permitirá fortalecer la competitividad del sistema logístico nacional y detonar el desarrollo económico regional.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

En 2023, se registró un total de 236 agencias navieras y 147 líneas navieras de servicio regular, las cuales desempeñan un papel clave en la conexión de México con los mercados internacionales[22]. En particular, los cuatro puertos integrados a la plataforma

[21]Secretaría de Marina (2024). *Informe estadístico Mensual Enero - diciembre, 2023– 2024 p/.* Dirección General de Puertos. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/969319/12_DICIEMBRE_24.pdf

[22] Secretaría de Marina (2023). *SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA EN MÉXICO 2023.* Dirección General de Marina Mercante. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/951958/Servicio.pdf

logística multimodal, coordinada por el CIIT mantuvieron conectividad con puertos del extranjero a través de 34 líneas navieras. No obstante, el potencial de crecimiento que implica la nueva dinámica comercial global posterior a la COVID-19; presenta oportunidades para consolidar una ruta de suministros a través de la articulación de la operación portuaria y ferroviaria que administra el CIIT.

Tabla 2. Líneas navieras y países con los que se mantiene conexión marítima desde los puertos de la plataforma logística del CIIT.

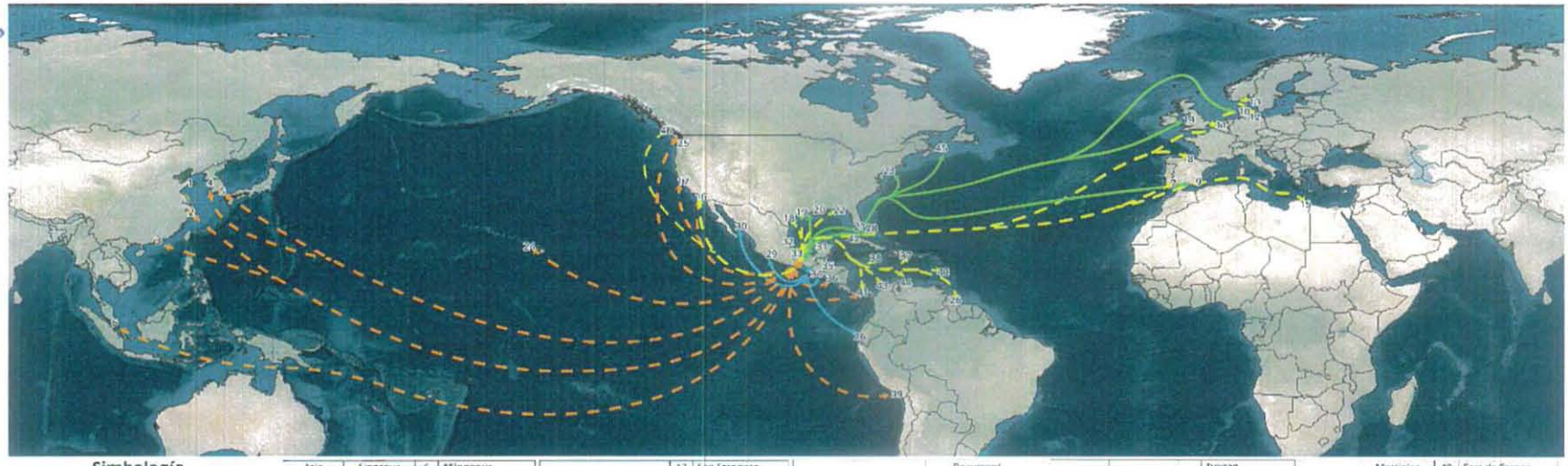
ASIPONA	Coatzacoalcos	Dos Bocas	Puerto Chiapas	Salina Cruz
Líneas Navieras	26	5	3	3
Países	19	8	4	11

Fuente: elaboración propia con datos de la Dirección General de Marina Mercante.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Mapa 3 Conectividad de los Puertos de la Plataforma Logística.



Continente	País	No	Puerto
Asia	China	1	Qingdao
			Lengkou
		2	*Ningbo/Zhoushan
		3	*Hongkong
	Corea del Sur	4	Daesan
		5	*Busan

Asia	Singapur	6	*Singapur
Europa	España	7	Huelva
		8	Bilbao
		9	Puerto de Cartagena
	Dinamarca	10	Frederica
	Bélgica	11	*Amberes
	Países bajos		*Róterdam
Europa	Alemania	12	Rostock
	Suecia	13	Gotemburgo
	Reino Unido	14	Liverpool
África	Libia	15	Bardia
América	Estados Unidos	16	*Los Ángeles
			*Long Beach
			Puerto de San Diego
			El segundo

América	Estados Unidos	17	San Francisco
		18	Corpus Christi
		19	Galveston
			*Houston
			Beaumont
			Puerto Arthur
			Lake Charles
			Baytown
			Texas City
			Delaware City
		20	Baytown
			Texas City
			Grismar
			Nueva Orleans
			Baton Rouge
			Chalmette
		21	Miami
			Puerto Manatee

América	Estados Unidos	23	Beaumont
			Puerto Arthur
			Lake Charles
			Baytown
			Texas City
			Delaware City
		24	Barbers point
		25	Anacortes
	Guyana	26	Georgetown
	Ecuador	27	La libertad
	Bahamas	28	Freeport
		29	*Lázaro Cárdenas
	México	30	Topolobampo
		31	Progreso

América	México	32	Tuxpan
			Tampico
			Altamira
		33	Veracruz
			Coatzacoalcos
	Guatemala	34	Puerto Quetzal
		35	
	Honduras	36	San Francisco
			San Lorenzo
	Nicaragua		Puerto Sandino
	República Dominicana	37	Rio Haina
			San Pedro de Marcoris
	Jamaica	38	*Kingston
	Perú	39	Matarani

América	Martinica	40	Fort de France
	Panamá	41	Bahía de las minas
			*Balboa
			Panamá
			Tabogulla
	Cuba	42	La habana
	Colombia	43	*Cartagena
			Mamonal
	Aruba	44	Aruba
	Canadá	45	Point Tupper
		46	*Manitouwer
			Harvey

*Top 25 *Top 50 *Top 75 *Top 100

Fuente: elaboración propia con datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

En la actualidad, la plataforma logística del CIIT se mantiene conectada con 82 puertos extranjeros; de los cuales 15 se encuentran en el top 100 mundial.[23]

DIRECCIÓN GENERAL
CORREDOR INTEROCEÁNICO

[23] Lloyd's List. (2023). One Hundred Container Ports. https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2024 .

Es un hecho que, el Producto Interno Bruto (PIB) per cápita de un país está estrechamente relacionado con su grado de dependencia marítima; definida como la capacidad de un país determinado para participar en el comercio marítimo mundial. Factores como: el número de puertos, la tasa de comercio de mercancías, y la conectividad con rutas navieras mejoran la capacidad para ganar participación en los flujos comerciales, que tiende a aumentar su prosperidad económica[24].

En este sentido, el éxito de la plataforma logística dependerá de consolidar una operación articulada entre los servicios de las ASIPONA's coordinadas por el CIIT, y el servicio ferroviario ofrecido por el Ferrocarril Interoceánico; así como, la vinculación eficiente de las cadenas productivas inherentes a la implementación de los PODEBI.

Es momento de aprovechar el contexto global actual para que los litorales sean los pilares que lleven la apertura comercial a un nivel capaz de propiciar una diversificación económica basada en el comercio marítimo y la transformación comercial del país. El entorno competitivo en el cual se desarrolla el comercio internacional; las condiciones cambiantes que genera la globalización de los mercados marítimos son componentes que brindan a México la oportunidad de sumarse como un actor clave en el traslado seguro de mercancías interoceánicas y propiciar el arranque de una nueva ruta comercial que redefina los alcances nacionales en el comercio mundial.

Sin lugar a duda, las cuatro ASIPONA's coordinadas por el CIIT tienen una oportunidad inigualable para generar, a partir de la planeación estratégica, una operación que potencialice sinergias y facilite la colaboración en el marco de la plataforma logística. El proyecto del CIIT ha procurado un financiamiento a proyectos de infraestructura estratégica en cada una de las Administraciones Portuarias que coordina. Obras relativas a mejorar la conectividad y aumentar la capacidad operativa que posicionen al Sur-Sureste como un enclave logístico que potencialice la conectividad bioceánica y sea capaz de generar nuevas cadenas de valor que puedan vincularse en la región para brindar nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

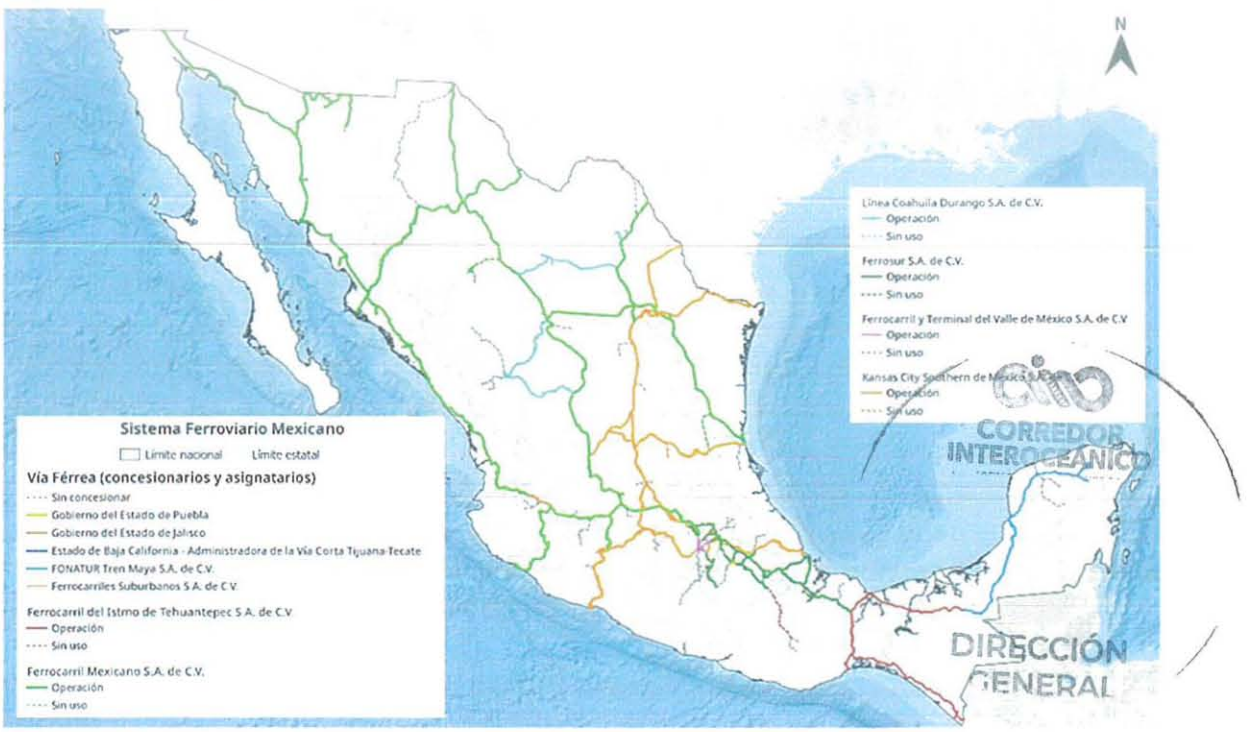
[24] Lane y Pretes (2020). *Maritime dependency and economic prosperity: Why access to oceanic trade matters.* Marine Policy 121: 104180. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104180

Vías de comunicación terrestres

-Ferrocarril Interoceánico

El Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) comprende una red total de 27,732.4 kilómetros, de los cuales 22,036.6 km corresponden a líneas principales y ramales; 2,759 km a vías secundarias, y 2,936.8 km a vías particulares que se conectan con las principales. El transporte de carga se realiza a través de nueve operadores: i. Ferrocarril Mexicano S.A de C.V; ii. Kansas City Southern de México S.A de C.V; iii. Ferrocarril y Terminal del Valle de México S.A de C.V; iv. Ferrosur S.A de C.V; v. Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; vi. Tren Maya S.A de C.V; vii. Línea Coahuila Durango S.A de C.V; viii. Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate; y ix. Fondo Nacional de Infraestructura (TIMT; Mapa 4).

Mapa 4. Sistema Ferroviario Mexicano.



Fuente: elaboración propia, con datos de la Red Ferroviaria Nacional.

El fortalecimiento del sector ferroviario, forma parte de una estrategia integral de desarrollo económico y social del país en el marco del PND 2025–2030, mismo que en su eje: Economía Moral y Trabajo, precisa que tiene por objeto, entre otros, impulsar iniciativas para desarrollar infraestructura estratégica, que habilite una República

mejor conectada. Esta iniciativa busca mejorar la movilidad y logística nacional y detonar procesos de integración regional y bienestar social en zonas históricamente marginadas.

A nivel regional, el Istmo de Tehuantepec, en el ámbito ferroviario ha sido operado por dos concesionarias: FERROSUR y el FIT, destacándose que, entre 2017 y 2023, FERROSUR fue la tercera fuerza en volumen de exportación anual, principalmente en productos industriales, agrícolas y derivados de petróleo; mientras que, el FIT ha estado rezagado de esta fracción del mercado con una participación en menos del 2% del volumen total nacional[25].

Tras la creación del CIIT en 2019, y su sectorización a la SEMAR, en marzo del 2023, así como su última reforma de mayo de 2025, que lo posiciona como ente coordinador; es de considerarse que el FIT, es parte integrante de la plataforma logística multimodal, y tiene como función principal la interconexión mediante transporte ferroviario de las administraciones del sistema portuario nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V., Salina Cruz, S.A. de C.V., Dos Bocas, S.A. de C.V. y Puerto Chiapas, S.A. de C.V. Por lo que se han emprendido un conjunto de iniciativas y obras para rehabilitar y transformar la infraestructura ferroviaria de la región del Istmo y su área de influencia.

Las vías asignadas al FIT se encontraban inactivas para el transporte regular, debido a su deterioro; así como, la obsolescencia de su infraestructura, que limitaban su funcionalidad operativa. Las obras incluyen la mejora de la operación de servicios ferroviarios tanto de carga como de pasajeros, con el propósito de revertir los rezagos en los indicadores económicos y sociales de los cuatro estados en los cuales el CIIT, ha implementado acciones.

En este contexto, se identifica como problemática pública la necesidad de movilizar de forma eficiente y segura, el flujo de personas y mercancías en el sur del país; derivada de la infraestructura ferroviaria deteriorada, la débil articulación entre modos de transporte y la baja conectividad logística en la región. Esta situación encarecía los traslados, limitaba el acceso a servicios y mercados, y en consecuencia, restringía el desarrollo regional equilibrado.

En respuesta, el CIIT establece como uno de sus objetivos estratégicos el de optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia, lo cual permitirá fortalecer la eficiencia logística, detonar procesos de integración productiva e impulsar el bienestar de las comunidades.

[25] Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF). (2023 a). Anuario Estadístico Ferroviario 2023. México. Recuperado de https://www.artef.gob.mx/anuario2023.

Actualmente, el FIT tiene asignada las Líneas férreas Z, FA y K de transporte comercial en la región, que representan alrededor de 1,200 kilómetros de vías. La Línea Z, une el puerto de Coatzacoalcos en el estado de Veracruz con el de Salina Cruz, en el estado de Oaxaca; mientras que la Línea K, conectará Ciudad Ixtepec, Oaxaca con Suchiate, Chiapas y la frontera con Guatemala. Por su parte, la Línea FA conecta el puerto de Coatzacoalcos, a Pakal Ná Chiapas y el Tren Maya. Asimismo, se construyen las vías que conectarán los puertos de Dos Bocas y Puerto Chiapas al Sistema Ferroviario Nacional.

Este sistema ferroviario está diseñado para brindar servicios, tanto de transporte de carga como de pasajeros, con el propósito de revertir los rezagos históricos en desarrollo y reducir las desigualdades sociales en la región. La estrategia no sólo apunta a mejorar los indicadores económicos, sino también a estimular la inversión, generar empleos y dinamizar las economías locales, que contribuyan a la construcción de una República próspera y conectada.

-Carreteras

Las carreteras federales 180, 185, 186 y 200 desempeñan un papel estratégico en la conectividad terrestre de México; especialmente, en relación con los principales puertos del Golfo y del Pacífico. La carretera 185, conocida como la Transístmica, conecta los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, con un trazo aproximado de 290 km. Por su parte, la carretera 180 recorre la costa del Golfo de México desde Matamoros, Tamaulipas, hasta Cancún, Quintana Roo; con un trazo que ronda los 3,455 kilómetros, atraviesa seis estados del país, para conectar importantes zonas industriales y portuarias como Dos Bocas. La carretera 200, conocida como La Costera, bordea la costa del Pacífico desde Tepic hasta Chiapas, facilitando el acceso terrestre desde el sur del país con un recorrido estimado de 2,000 km.

Asimismo, la carretera 186, con aproximadamente 570 km, enlaza regiones del sur que van desde Tabasco hasta Quintana Roo, contribuyendo a la conectividad con el puerto de Dos Bocas y otras terminales marítimas del sureste. La administración de estas carreteras corresponde a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), mientras que los caminos secundarios, con una longitud aproximada en el área de influencia del CIIT de más de 9,000 km, están conformados principalmente por carreteras y accesos estatales, y son responsabilidad de los gobiernos de cada estado, a través de sus respectivas secretarías de infraestructura o transporte.

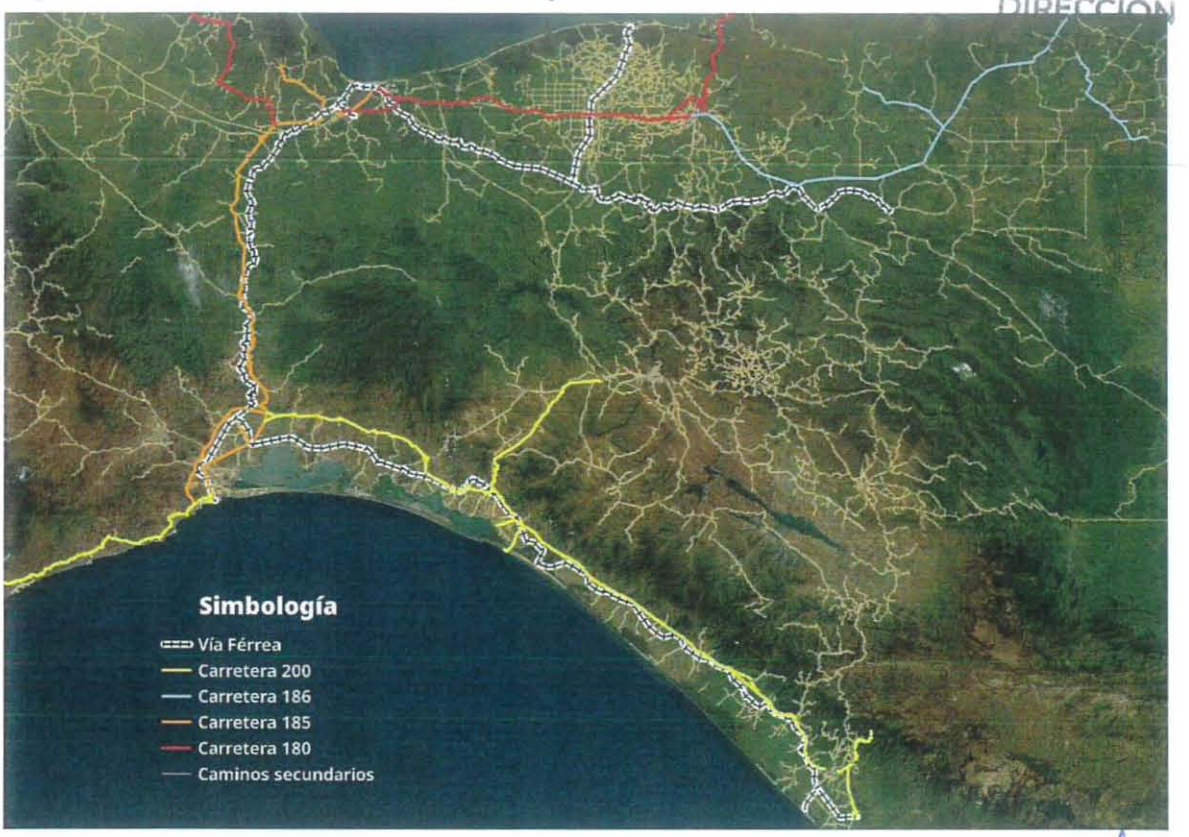
La carretera 185, es la única vía que comunica los litorales del Atlántico y el Pacífico. Recientemente se ha modernizado del tramo Acayucan – La Ventosa con la ampliación a 12 y 21 metros de ancho de corona, con una longitud total de 96.7 km (81.5 km de

CORREDOR INTEROCEÁNICO DIRECCIÓN GENERAL

troncal y 15.2 km); la obra incluye 6 puentes, 13 entronques, 15 pasos vehiculares y 11 estructuras para librar ductos de PEMEX. Esta obra, mejoró la conectividad física, al hacer más ágil y seguro el traslado entre ambos estados, para facilitar el flujo de mercancías entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Asimismo, promovió la equidad e inclusión necesarias para el desarrollo económico y social de 950 mil habitantes.

La ampliación y mejora de la infraestructura carretera en la Región del Istmo de Tehuantepec, representa una oportunidad significativa para la consolidación de la plataforma logística multimodal. En este momento, la carretera 185 enfrenta limitaciones que generan cuellos de botella, retrasos en el flujo de pasajeros y mercancías, y al ser la única que comunica ambos litorales, afecta la conectividad y competitividad económica de la región. Incrementar la capacidad de vías de comunicación terrestre mediante la expansión de carriles y la implementación de pasos de alta eficiencia; a través de una nueva infraestructura carretera bioceánica, permitirá liberar el tránsito, reducir tiempos de traslado y disminuir costos logísticos, fomentando así un crecimiento económico sostenido y una mayor integración de las actividades productivas en ambos litorales.

Mapa 5. Sistema Carretero en el área de Influencia del CIIT.



Fuente: elaboración propia, con datos de la Red Nacional de Caminos.

Polos de Desarrollo para el Bienestar

Los PODEBI son zonas geográficas delimitadas dentro del área de influencia del CIIT y declaradas por este por contar con las condiciones para atraer inversión y potenciar las capacidades productivas de la región, a efecto de detonar el desarrollo económico y social, con base en las vocaciones productivas con mayor potencial[26].

Al momento, se tienen declarados 12 PODEBI (Mapa 6), los cuales cuentan con incentivos fiscales federales de depreciación acelerada en los primeros seis años de operación en bienes nuevos de activo fijo; descuento del 100 % los primeros tres años de operación, desde 50% hasta 90% de descuento en los 3 años posteriores en el Impuesto Sobre la Renta; asimismo, no pagarán el Impuesto al Valor Agregado los primeros cuatro años en las operaciones al interior de los Polos[27]. Adicionalmente, las entidades federativas se han sumado con incentivos estatales, tales como: impuestos sobre nómina; impuestos sobre tenencia o uso de vehículos y derechos de pagos entre otros[28].

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

[26] Estatuto Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec; DOF: 24/07/2023.

[27] DECRETO por el que se fomenta la inversión de los contribuyentes que realicen actividades económicas productivas al interior de los Polos de Desarrollo para el Bienestar del istmo de Tehuantepec (DOF 2023, 05 de junio). https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5691049&fecha=05/06/2023#gsc.tab=0

[28] Decreto Oaxaca Publicado en el Periódico Oficial el 25 de julio de 2023 https://periodicooficial.oaxaca.gob.mx/listado.php?d=2023-7-25
Decreto Veracruz Publicado en la Gaceta Oficial el 25 de julio de 2023 https://www.segobver.gob.mx/juridico/decretos/gaceta490.pdf

Mapa 6. Polos de Desarrollo para el Bienestar.

Fuente: elaboración propia, con datos del CIIT.

La disrupción de las cadenas globales de suministro causadas por la pandemia del COVID-19; así como, la elevada incertidumbre causada por los conflictos bélicos internacionales, detonaron un fenómeno de relocalización de empresas que podría convertirse en un detonante de competitividad para México. No obstante, no debe pasar por inadvertido que México además de su localización geográfica, cuenta con la ventaja de ser un país con sólidas bases institucionales para el comercio internacional; factor que es atractivo para empresas multinacionales que buscan un país competitivo para relocalizar su producción cerca de los mercados internacionales.

En este contexto, los PODEBI tienen un potencial para insertar su oferta de suelo industrial con incentivos fiscales a la demanda internacional de relocalización de empresas. Su ubicación geográfica y su vinculación con la plataforma logística multimodal del CIIT, tiene la virtud de posicionar al Sur-Sureste como un destino atractivo para empresas que buscan fortalecer sus cadenas de suministros y acercar la producción a sus consumidores. Por lo anterior, los PODEBI deben considerarse como

un factor importante para elevar la actividad económica y el desarrollo comercial del país.

En este sentido, se identifica como problema público el estancamiento del desarrollo económico en la región. Los PODEBI se vislumbran como la estrategia de desarrollo industrial en las entidades con mayores rezagos, a partir de una política pública innovadora y progresista, enfocada en atraer inversiones, elevar la productividad y generar empleos bien remunerados. La justificación inherente es plantear una solución permanente al desafío que presentan las carencias sociales y cambiar el paradigma de las inercias observadas en el sur del país.

Los PODEBI son un elemento de trascendencia en el desarrollo regional. En este marco, el CIIT, a través de uno de sus objetivos estratégicos, busca promover el crecimiento económico equilibrado en su área de influencia, con el fin de reducir las brechas de desigualdad y fomentar la generación de empleo. Esta visión se alinea con la estrategia de reindustrialización con contenido nacional, plasmada en el PND 2025-2030, orientada a fortalecer una economía más integrada y diversificada, de manera que los beneficios del desarrollo lleguen a más regiones del país.

En el mundo, existen antecedentes de que estrategias similares bien implementadas, han demostrado ser un mecanismo efectivo para acelerar el desarrollo focalizado y un catalizador para el crecimiento agregado en los países que los instrumentan. No obstante, su puesta en marcha, implica esfuerzos que involucran a los diferentes niveles de gobierno; así como, un vínculo estrecho con el sector privado, académico y social.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

Por ello, el CIIT está orientado a atender la necesidad que tiene la Nación de invertir en una infraestructura productiva que permita potencializar las regiones con rezagos en términos de competitividad, integración comercial y, sobre todo, en inclusión social. Esa es la ruta a seguir, cuyo enfoque es dar prioridad de justicia social a quienes han sido excluidos del progreso y de las condiciones mínimas de bienestar.

DIRECCIÓN GENERAL

Los PODEBI ofrecen un escenario inigualable para inversionistas nacionales e internacionales. Los incentivos fiscales, combinados con la conectividad interoceánica, los hacen atractivos para industrias de alto valor agregado. Su relevancia se amplifica por las facilidades de conectividad de las exportaciones hacia los Estados Unidos, Europa, Asia y mercados emergentes de Sudamérica. Para los inversionistas, los incentivos fiscales y la diversidad de sectores productivos son una oportunidad de alto retorno y para las comunidades del Istmo, significan empleo y una mejor calidad de vida.

Visión de largo plazo

La implementación de la plataforma logística multimodal a cargo del CIIT, ha puesto de manifiesto que en un lapso breve se ha cimentado una transformación profunda en la región del Istmo de Tehuantepec y su área de influencia, cuyos resultados y trascendencia están a la vista de todos; principalmente, a raíz de la sectorización del CIIT a la SEMAR, siendo este el punto de inflexión que permitió la operación de las líneas Z y FA para pasajeros y carga; el inicio de la ampliación y modernización de los 4 puertos de su área de influencia; la declaratoria de 12 PODEBI; el primer cruce interoceánico de mercancía en más de cien años, y se cuenta con una licencia social robusta que facilita la continuidad del proyecto.

El Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 ha diagnosticado desafíos logísticos con precisión: aumentar la competitividad, fortalecer la conectividad multimodal y aprovechar la tendencia de relocalización de empresas, son elementos en los cuales, el CIIT podrá sumar esfuerzos durante la presente administración y que se mantendrán en el largo plazo gracias a la Política Nacional Marítima del Estado Mexicano.

La plataforma logística multimodal que instrumenta el CIIT representa uno de los proyectos estratégicos para el Estado Mexicano. No obstante, en paralelo a la fase de mejoramiento y ampliación de infraestructura, se requiere atender entre otros, los siguientes desafíos:

Integración multimodal y tecnológica: Es fundamental establecer una conexión eficiente entre los diferentes modos de transporte —ferroviario, marítimo y carretero— a fin de asegurar una transferencia de mercancías ágil y sin interrupciones. Para ello, resulta indispensable la incorporación de sistemas digitales robustos que permitan el seguimiento en tiempo real, la coordinación intermodal y la simplificación de los procesos aduaneros.

Condiciones para la competitividad internacional: Es necesario crear un entorno comercial atractivo que reduzca tanto los tiempos de despacho como los costos logísticos. Esto implica no sólo la modernización de la infraestructura física, sino también la optimización de tarifas, la simplificación de trámites administrativos y la implementación de incentivos que promuevan la inversión extranjera y potencien la competitividad del corredor.

Resiliencia, Mantenimiento y Sostenibilidad: El desarrollo de infraestructura debe ir acompañado de planes integrales de mantenimiento preventivo y de estrategias eficaces para la gestión de contingencias, tales como fenómenos climáticos extremos o interrupciones operativas. La adopción de sistemas de gestión de riesgos y de sostenibilidad ambiental no sólo asegura la continuidad de las operaciones, sino que

también posiciona al CIIT como una infraestructura moderna, confiable y alineada con los estándares internacionales en materia ambiental y social.

Bienestar social: El desarrollo del CIIT trasciende el enfoque meramente económico e incorporar una dimensión social profunda que garantiza beneficios tangibles para las comunidades locales. Esto implica fomentar la inclusión productiva mediante programas de capacitación laboral, fortalecimiento del capital humano, generación de empleos dignos y apoyo a las economías locales. La cohesión territorial sólo será posible si el desarrollo logístico se vincula con una política pública sensible a las desigualdades históricas del sureste mexicano.

En este orden de ideas, se puede deducir que la dispersión de competencias institucionales y la débil articulación entre órdenes de gobierno representan la principal problemática pública para la implementación efectiva de la plataforma logística. Lo anterior, da origen al objetivo de impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del CIIT, como un componente esencial para garantizar que las acciones del programa se implementen de forma integrada, eficiente y con enfoque territorial.

Para 2040, se espera que el éxito del CIIT radique en su capacidad para convertir las mejoras físicas en una plataforma logística multimodal integrada, eficiente y competitiva. De acuerdo con las proyecciones realizadas por sus propios indicadores, dentro de 5 años se proyecta que la movilidad de carga de las ASIPONA's aumenten y reduzcan las asimetrías operativas, a la par que el Ferrocarril Interoceánico incremente su movilidad de carga en un 35% y duplique su capacidad de movilidad de pasajeros; de igual manera se espera que el número de PODEBI concesionados aumente a 14 y se conserve el 100% de cumplimiento en el pago de derechos; por último, se prevé que la inversión destinada por el gobierno federal al área de influencia del CIIT crezca en un 26%, mientras que se estima que el presupuesto ejercido para el desarrollo de obras comunitarias duplicará su valor inicial.

Una transformación de esta dimensión otorgará fortaleza y mayor competitividad a la economía mexicana en un contexto nacional e internacional complejo. Uno de los puntos más importantes de la plataforma logística multimodal que opera el CIIT, es que ha abierto posibilidades de prosperidad económica, al posicionar los sectores económicos clave. La historia del CIIT apenas inicia, por lo que es fundamental trabajar para contribuir al desarrollo y bienestar de las personas que habitan la región del Sur-Sureste del país.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

6. Objetivos

El CIIT se posiciona como un proyecto estratégico para el desarrollo integral del Sur-Sureste de México, con énfasis en afrontar los problemas públicos que refieren a las brechas en las capacidades operativas portuarias de las ASIPONA's integradas y coordinadas al CIIT; la necesidad de movilizar de forma eficiente y segura, el flujo de personas y carga en el área de influencia; el estancamiento del desarrollo económico en la región y la dispersión de competencias institucionales que genera una débil articulación entre órdenes de gobierno. En este contexto, a continuación, se presentan los cuatro objetivos institucionales que responden a su erradicación:

Objetivos del Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2025-2030
1.- Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas y coordinadas por el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
2.- Optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
3.- Promover el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
4.- Impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

6.1 Relevancia del objetivo 1: Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

La necesidad de ampliar la participación de México en el comercio internacional depende de fortalecer el desarrollo del sector portuario y consolidar a los puertos como ejes estratégicos del crecimiento económico nacional. Para lograrlo, se requiere reforzar la infraestructura existente, adoptar tecnologías de vanguardia, mejorar la calidad de los servicios portuarios, optimizar la conectividad logística y actualizar los marcos regulatorios[29,30]. En este contexto, resulta fundamental modernizar y expandir las capacidades operativas; así como, garantizar una gestión eficiente y competitiva del sector, que impulse el desarrollo económico del país y genere mayores oportunidades de empleo[31].

La organización portuaria se estructura en tres órdenes: el Gobierno Federal, las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA) y el sector privado. A partir del 07 de diciembre de 2020, mediante decreto presidencial, las facultades respecto a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, incluidas las Administraciones Portuarias Integrales[32] de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fueron transferidas a la Secretaría de Marina (SEMAR)[33]. Con ello, la SEMAR se estableció como la autoridad responsable del regular los servicios relacionados con las comunicaciones y transportes por agua; así como, de conducir las políticas y programas en la materia. Sectorizadas a la SEMAR, las ASIPONA's son responsables de la planeación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación de los

CORREDOR INTEROCEÁNICO

---

[29] Secretaría de Marina. (2024). *Política Nacional Marítima*. Estados Unidos Mexicanos, DOF, 30 de septiembre de 2024. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5739988&fecha=30/09/2024#gsc.tab=0

[30] Zamora, *et al.* (2015). *Competitividad del transporte aéreo y marítimo de México en el marco del comercio exterior.* Revista Internacional Administración & Finanzas 8(15): 95-112. https://ssrn.com/abstract=2661719

[31] Presidencia de la República (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025 -2030*. Gobierno de México. https://www.gob.mx/presidencia/documentos/plan-nacional-de-desarrollo-2025-2030-391771

[32] En el Acuerdo Secretarial Núm. 380/2021, se dio a conocer la nueva denominación de Administraciones Portuarias Integrales, Sociedades Anónimas de Capital Variable, como Administraciones del Sistema Portuario Nacional, Sociedades Anónimas de Capital Variable.

[33] Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos. (2020, 07 de diciembre). Diario Oficial de la Federación, Cámara de Diputados. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5606867&fecha=07/12/2020#gsc.tab=0

recintos portuarios concesionados. Con el objetivo de fortalecer la competitividad y productividad del sector.

De las cuatro ASIPONA's integradas al CIIT, para 2024, el puerto de Coatzacoalcos (Veracruz) registró el mayor movimiento de carga con un 12.6% del total nacional, seguido de Dos Bocas (Tabasco) con un 6.6%. En contraste, Salina Cruz (Oaxaca) movilizó el 4%, mientras que Puerto Chiapas (Chiapas) apenas alcanzó el 0.1% del total nacional, lo que refleja desigualdades en la operación portuaria[34].

La sectorización del CIIT a la SEMAR ha permitido que la implementación de la plataforma logística multimodal sea un proyecto de seguridad nacional e interés público. Su alineación con el Objetivo 3 del Programa Sectorial de Marina, estrategia 3.5, línea de acción 3.5.1, lo sitúa como una institución estratégica para fortalecer la red portuaria que favorezca la conectividad multimodal, impulse el comercio marítimo y fomente el desarrollo comercial e industrial en la región Sur-Sureste. Específicamente, busca incrementar las capacidades operativas de las ASIPONA's integradas y coordinadas por el CIIT, con el fin de superar los desafíos y consolidar un sistema portuario competitivo que responda a las demandas del contexto nacional e internacional; al tiempo que, posiciona a la región en los mercados globales de movilización de mercancías.

La implementación de la plataforma logística multimodal del CIIT representa una acción estratégica para impulsar el desarrollo comercial e industrial en la región Sur-Sureste. Esta iniciativa busca incrementar las capacidades operativas de las ASIPONA's integradas al CIIT, con el fin de superar los desafíos y consolidar un sistema portuario competitivo que responda a las demandas del contexto nacional e internacional; al tiempo que, posiciona a la región en los mercados globales de movilización de mercancías.

Para ello, el CIIT como organismo responsable del proyecto, tiene entre sus estrategias ampliar y modernizar la infraestructura portuaria de Salina Cruz, Dos Bocas, Coatzacoalcos y Puerto Chiapas; con el fin de mejorar la conectividad marítima y ampliar la capacidad operativa, lo que permite aprovechar la condición bioceánica que brinda la región del Istmo para el comercio marítimo y el traslado de mercancías entre

[34]Los datos de la ASIPO NA Coatzacoalcos corresponden a los datos observados, mientras que los datos de Dos Bocas, Puerto Chiapa y Salina Cruz corresponden a: Secretaría de Marina (2024). *Informe estadístico Mensual Enero - diciembre, 2023– 2024p/.* Dirección General de Puertos. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/969319/12_DICIEMBRE_24.pdf

ambos litorales y su interconexión mediante transporte ferroviario, por conducto del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Así, se supervisarán los procesos de ampliación y modernización de la infraestructura productiva a través de mecanismos de verificación y seguimiento en los recintos portuarios de su competencia; se optimizarán las condiciones para la navegación mediante la instrumentación de programas de mantenimiento portuario y se promoverá la inversión privada en la operación, desarrollo de infraestructura y servicios portuarios a través de contratos de cesión parcial de derechos.

La concentración de infraestructura portuaria en zonas estratégicas ha demostrado ser un motor de crecimiento, al permitir la atracción de inversión extranjera directa, la generación de empleos, la promoción del consumo y el desarrollo económico local[35]. De este modo, el fortalecimiento portuario, vinculado a la plataforma logística multimodal del CIIT impacta a nivel regional y se extiende al resto del país.

Además, para consolidar estos beneficios, se fortalecerán los mecanismos institucionales y comerciales, que permitan atraer nuevas líneas de negocio, mediante una estrategia coordinada que posicione los servicios ofertados por la plataforma. Asimismo, se identificarán los clientes potenciales a partir del análisis de flujos comerciales y la detección de oportunidades de mercado, a fin de vincular la oferta portuaria y la demanda productiva.

Fortalecer a los puertos mexicanos como actores clave en el comercio internacional contribuye directamente a consolidar un crecimiento económico inclusivo y con bienestar social, ya que impacta de forma significativa en la economía nacional, impulsa la generación de empleo y respalda la planeación orientada al desarrollo regional. De esta manera, se materializa el principio de prosperidad compartida, que asegura el desarrollo económico para elevar la calidad de vida de la población y dinamizar la economía regional.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

La infraestructura portuaria es un motor de crecimiento económico regional, para lo cual es necesario, tener presente que su uso y aprovechamiento sea impulsado por la demanda de servicios de transporte y respaldado por políticas públicas integrales[36]. Por ello, es indispensable que estos esfuerzos estén alineados con una visión de largo plazo que priorice el aprovechamiento económico y el impacto social, al mismo tiempo

---

[35] Lane y Pretes (2020). *Maritime dependency and economic prosperity: Why access to oceanic trade matters.* Marine Policy 121: 104180. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104180

[36] Zepeda-Ortega, *et al.* (2017). *Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México.* Economía, Sociedad y Territorio, xvii (54): 337-366. http://dx.doi.org/10.22136/est002017806

que permita reducir las asimetrías entre las capacidades de las cuatro ASIPONA's, articulando sus funciones mediante el fortalecimiento de su infraestructura y servicios. Lo anterior, asegura un desarrollo equitativo y sostenible para la región del Sur-Sureste, que contribuya al cierre de las brechas de desarrollo regional y a mejorar la competitividad logística de México.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIO

6.2 Relevancia del objetivo 2: Optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Transitar hacia un modelo logístico basado en la articulación de diversos medios de transporte para movilizar mercancías y pasajeros permite una conectividad más eficiente entre las distintas regiones del país. Esta estrategia posibilita incrementar la competitividad; agilizar los tiempos de traslado y reducir los costos operativos, para generar un impacto positivo en la dinámica económica[37].

Un sistema de transporte óptimo fortalece la economía en los ámbitos local, regional y nacional e influye directamente en la accesibilidad territorial. Lo que contribuye a reorganizar el espacio económico y social; y facilita la expansión del comercio e incrementa la competitividad entre regiones y países[38].

El desarrollo del transporte por carretera, ferrocarril y aire desempeña un papel determinante en el crecimiento económico. Entre los distintos modos de transporte, el ferroviario se distingue como el de mayor eficiencia. En los países de ingreso medio alto[39] no existe un modo de transporte dominante; sin embargo, el transporte de carga en general constituye un factor clave para fortalecer la actividad económica y la competitividad regional[40].

Si bien, en el crecimiento económico la atención se centra en el transporte de mercancías, el transporte ferroviario de pasajeros contribuye al desarrollo regional al facilitar la movilidad de las personas, lo que amplía su acceso a una mayor variedad de oportunidades laborales, fomenta el turismo y contribuye a una economía más inclusiva[41].

En este contexto, su vinculación a las líneas de acción 3.5.2 y 3.5.5, de la estrategia 3.5, del Objetivo 3 del PSM, la articulación de redes de transporte multimodal, como las

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

---

[37] Presidencia de la República (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025 -2030*, Gobierno de México. https://www.gob.mx/presidencia/documentos/plan-nacional-de-desarrollo-2025-2030-391771

[38] OECD. (2004). *Analysis of the links between transport and economic growth.* Project on decoupling transport impacts and economic growth. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development.

[39] De acuerdo con datos del Banco Mundial, México se encuentre en un nivel de ingreso mediano alto, con un PIB de 1.79 billones en 2023.

[40] Isik, *et al.* (2025). *Assessing the Impact of Multimodal Transportation on Economic Growth: A Machine Learning and Cointegration Approach in 28 Countries* 25(1):178-207. https://doi.org/10.59490/ejtir.2025.25.1.7715.

[41] Presidencia de la República (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025 -2030*, Gobierno de México. https://www.gob.mx/presidencia/documentos/plan-nacional-de-desarrollo-2025-2030-391771

ferroviarias y portuarias, permite conformar nodos logísticos estratégicos que potencian la conectividad, para atraer inversión, mejorar la competitividad de las cadenas productivas y fortalecer la vinculación entre zonas urbanas, rurales e industriales. Al tiempo que, ofrecen un canal para el intercambio de bienes y el traslado de personas lo que genera la distribución del desarrollo económico, dinamiza las economías locales y genera condiciones favorables para la integración territorial.

Como parte de la plataforma logística multimodal del CIIT, los estados de Chiapas, Oaxaca, Tabasco y Veracruz están interconectados por más de 1,200 km de vías férreas correspondientes a las líneas Z, FA y K. Esta ruta ferroviaria provee el servicio de transporte comercial de carga e incorpora servicios de pasajeros, lo que incrementa las capacidades y el alcance de este sistema de transporte.

En 2019, las vías del FIT se encontraban fuera de servicio para el transporte regular debido a su deterioro y a una infraestructura obsoleta. En particular, en la línea Z, los trenes tardaban más de 12 horas en recorrer el tramo entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, manteniendo una velocidad promedio de 30 a 40 km/h[42]. Sin embargo, tras la creación del CIIT, en especial a partir de su sectorización a la SEMAR, la implementación de un proceso de rehabilitación integral de las vías, las condiciones mejoraron considerablemente. Con la inauguración de las obras en diciembre de 2023, los trenes de pasajeros ahora realizan el trayecto en aproximadamente 7 horas (95 y 115 km/h)[43]. Esto representa una mejora en la eficiencia y seguridad del servicio. Además, la nueva infraestructura permite el paso de trenes con doble estiba[44], incluidos contenedores de hasta 40 pies, lo que refuerza el potencial comercial del Corredor Interoceánico.

Dentro de sus objetivos el Corredor Interoceánico busca optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Para ello, consolidará la infraestructura ferroviaria administrada por el FIT, a fin de propiciar la conectividad regional mediante un servicio local de transporte de pasajeros. Además, determinará el número y ubicación de las estaciones a través del análisis de movilidad, con el propósito de incrementar la capacidad de movilidad de personas.

CIIT CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

---

[42] Pérez, Maritza. (2020, junio 8). «Inician obras de rehabilitación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec». El Economista

[43] El Economista. (2023, diciembre 22). «Tren Interoceánico: 5 datos clave de la obra ferroviaria mexicana que une dos océanos». El Economista.

[44] Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (2025). *Infraestructura del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.* https://interoceanico.mx/infraestructura-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec-s-a-de-c-v/

Adicionalmente, se fomentará el desarrollo de la infraestructura ferroviaria y las vías de comunicación, a partir de la expansión e integración del enfoque intermodal de la plataforma. Esto incluirá el fortalecimiento de la movilidad de mercancías y el desarrollo de proyectos de infraestructura logística. Asimismo, se propiciará el servicio de transporte ferroviario de carga entre las ASIPONA's y los PODEBI, mediante la implementación de instrumentos jurídicos eficientes. Se vigilará el cumplimiento de estándares de mantenimiento de la infraestructura para asegurar la circulación de los trenes. Estas acciones tienen por objeto incrementar el volumen comercial y ampliar la conectividad de la región.

Este proyecto impulsa el uso eficiente de los factores de producción, a través del fortalecimiento de las redes de transporte como elemento clave de desarrollo y generador de economías de escala. Con ello, se posicionará a México y a la región en un nuevo proceso de integración económica, que fortalecerá la conectividad productiva y territorial.

Es así como, en alineación con el nuevo modelo de desarrollo, este objetivo contribuye al incremento de infraestructura estratégica que habilite una República mejor conectada, competitiva y con mayores oportunidades de desarrollo al fortalecer la integración de las distintas regiones del país y detonando su potencial económico.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN

6.3 Relevancia del objetivo 3: Promover el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

México vive una transición sin precedentes en su política industrial y económica. A inicios del siglo, su papel clave en la industria mundial manufacturera fue desplazado por la entrada de China a la Organización Mundial del Comercio, con una producción que representaba menores costos de operación.[45] La economía mexicana comenzó a depender de un número reducido de sectores, tales como el automotriz, la manufactura de exportación y la industria electrónica. Carecer de una estrategia de desarrollo industrial sacrificó la diversificación productiva del país y dentro del ámbito regional, resultó en la disminución de la inversión productiva.

En la actualidad, el modelo económico de México busca fortalecer la capacidad productiva y generar empleos formales bien remunerados en todo el territorio. En la visión de largo plazo, el Plan México[46] pretende el fortalecimiento de la industria nacional por medio de un enfoque integral que garantice al país el aumento de su valor agregado. Por su parte, el Programa Sectorial de Marina, en su objetivo 3, estrategia 3.5 y línea de acción 3.5.2., visualiza: "Desarrollar infraestructura de conexión entre los medios marítimo, ferroviario, carretero, aéreo y fluvial mediante sistemas de transporte multimodal integrados y nodos logísticos regionales".

En este contexto, la lógica comercial del Corredor Interoceánico se centra en el fenómeno de relocalización de empresas y la reconfiguración de las cadenas globales y locales de valor. Por un lado, su ubicación geográfica representa una vía de comunicación estratégica que posibilita el movimiento de mercancías entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico en su destino a los mercados nacionales e internacionales; por el otro, simboliza el área de oportunidad para catalizar el crecimiento económico y bienestar de su población, al potencializar sus vocaciones productivas.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

La evidencia indica que dentro de los 120 municipios que conforman el área de influencia del Corredor Interoceánico, sólo existen 60 unidades económicas con más de

[45] Organización Mundial del Comercio (2025). *Información por miembro*, Organización Mundial del Comercio. https://www.wto.org/spanish/thewto_s/countries_s/china_s.htm.
[46] Presidencia de la República (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025 -2030*, Gobierno de México. https://www.gob.mx/presidencia/documentos/plan-nacional-de-desarrollo-2025-2030-391771.

100 empleados pertenecientes a la industria manufacturera[47]; esto representa el 0.6% del total nacional de las grandes empresas en el ramo. Transitar a grandes empresas en el área de influencia, permitirá aprovechar economías de escala, invertir en procesos de innovación y competir en mercados nacionales e internacionales; asimismo, propician la diversificación de la economía y fortalecen el tejido productivo en la región para alcanzar un mayor dinamismo y equilibrar la brecha en el desarrollo nacional.

Desde esta perspectiva, los PODEBI son la herramienta que el CIIT tiene para potencializar el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia. Mediante el proceso de licitación de los PODEBI, se otorga a los particulares aquellos derechos de uso, aprovechamiento y explotación sobre los polígonos que se declaren aptos para atraer la inversión y detonar el desarrollo económico, según sea su vocación. Por ello es necesario dar seguimiento a los procesos técnicos, jurídicos y administrativos para la emisión oportuna de las declaratorias. Esto permite agilizar los procedimientos de entrega de títulos de concesión y generar las condiciones de confianza para la atracción de inversión nacional y extranjera.

En este camino hacia un esquema de desarrollo social integral, el impacto del financiamiento en infraestructura y la implementación de servicios estratégicos se relaciona con su potencial como mecanismo de cohesión territorial, económica y social. Es decir, proveer accesibilidad desde el exterior y conectividad en el interior, hace posible la integración y articulación del territorio y mejora las condiciones y la calidad de vida de las personas en la región. Para lograrlo, el CIIT da seguimiento puntual al pago de derechos por el uso, aprovechamiento y explotación de la superficie, a fin de garantizar el crecimiento económico en la región Sur-Sureste.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

Como una estrategia adicional para continuar con el impulso del desarrollo económico, el CIIT y la iniciativa privada, están comprometidos a impulsar la capacitación especializada de la fuerza laboral en el área de influencia. Las empresas nacionales y extranjeras requieren tener un papel activo en la formación de capital humano, que además de aprovechar las ventajas comparativas y competitivas de la región, también reconozcan las capacidades productivas de las comunidades e impulsen su cualificación. De esta manera la implementación de mecanismos de vinculación y evaluación de impacto económico, son un instrumento valioso para lograr la integración productiva del país, que se materializa en mayor estabilidad para la población trabajadora.

DIRECCIÓN GENERAL

[47] Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2025). *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas*, Gobierno de México.

Lo anterior, refleja la necesidad de generar condiciones de confianza para la atracción de inversiones, y en este contexto, México debe ser capaz de consolidar un marco regulatorio e institucional que permita a las empresas nacionales y extranjeras invertir, establecerse y crecer, tanto a nivel nacional como internacional. Para tal efecto, el CIIT ha identificado que se requiere la colaboración de dos aliados fundamentales, que son los órganos de gobierno y las cámaras empresariales, cuya importancia radica en su participación y la implementación de estrategias de comunicación, que difundan y promuevan la atracción del capital nacional y extranjero, a fin de generar un clima de inversión competitivo.

Hoy, el fortalecimiento de la industria nacional, más que una estrategia económica, se revela como una política social, teniéndose la certeza de que incentivar la integración productiva y generar valor agregado en la economía nacional, se traduce en la vinculación con los actores locales para la toma de decisiones que genere el mayor beneficio para la población más vulnerable, en cuyo caso, el CIIT, no sólo se convertirá en uno de los nodos logísticos y económicos más importantes a nivel mundial; sino que además, será el primero en disminuir la brecha de desigualdades históricas entre la región Sur-Sureste y el resto del país.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

6.4 Relevancia del objetivo 4: Impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

El CIIT, como una política pública innovadora del Estado Mexicano, ha generado evidencia que demuestra que el avance en la política social está directamente relacionado con la coordinación entre instituciones públicas y privadas[48]. El objetivo 3, del Programa Sectorial de Marina, sustenta esta idea al prever la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal, como un instrumento del desarrollo nacional.

Por medio del PICIIT se espera la coordinación estrecha que permita la operación de los programas sociales en el área de influencia. En este sentido, al segundo trimestre de 2025 se observan 24 programas activos que reflejan la articulación institucional entre dependencias y distintos órdenes de gobierno, a la par que fortalecen la eficiencia operativa e impacto territorial de las políticas públicas.

Para superar el rezago en el desarrollo de la región, la política pública debe traducirse en acciones que propicien nuevas inversiones, construcción de infraestructura, empleos con salarios dignos y condiciones mínimas de habitabilidad en las viviendas.[49] Lo anterior se plasma en los distintos programas gubernamentales que operan en el área de influencia. Sin embargo, para lograr la correcta aplicación y los resultados esperados de dichos instrumentos, se mantendrá un intercambio de información constante con las dependencias federales y los gobiernos estatales, que permita la coordinación territorial de las autoridades.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

La coordinación del CIIT, con dependencias, entidades federales y gobiernos locales ha fortalecido la instrumentación de la plataforma logística multimodal mediante procesos de atención social. Estos procesos de colaboración representan una buena práctica del ejercicio público que ha permitido forjar la licencia social robusta, con la que el proyecto avanza en territorio.

DIRECCIÓN GENERAL

Por la naturaleza de las actividades que se desempeñan para lograr la instauración de la plataforma logística multimodal, es necesario la implementación de acciones específicas que atiendan los distintos problemas públicos. En este sentido, favorecer

---

[48] Datos de crecimiento y análisis de reducción de la pobreza que se realice en el diagnóstico.

[49] Consejo Nacional de Evaluación de la Política del Desarrollo Social (2014). *Medición multidimensional de la pobreza en México: un enfoque de bienestar económico y de derechos sociales.* https://www.coneval.org.mx/InformesPublicaciones/FolletosInstitucionales/Documents/Medicion-multidimensional-de-la-pobreza-en-Mexico.pdf

intervenciones focalizadas por medio de sinergias en la colaboración, implica la participación entre instituciones desde el territorio mediante el despliegue de actividades operativas, hasta la gestión de procesos administrativos en las oficinas centrales. Con ello, se constata la cercanía entre los distintos actores y órdenes de gobierno, para entender mejor las necesidades sociales, proponer estrategias que favorezcan la conciliación de intereses y fortalecer el vínculo con la ciudadanía.

El modelo de cooperación interinstitucional que propone el CIIT, considera imperante mantener la comunicación con las autoridades formalmente establecidas en el área de influencia; al propiciar la interacción directa con la población mediante mecanismos de participación comunitaria, se fortalecen los canales de comunicación, orientación y acompañamiento territorial, que permitan identificar áreas con mayor potencial para detonar cambios sistémicos. Si bien, el objetivo es construir un sistema de participación coordinada entre gobierno, actores privados y sociales, que garantice el seguimiento de acuerdos con enfoque institucional; el verdadero reto es cimentar la confianza en la región que permita el posicionamiento de la plataforma logística multimodal.

El CIIT ha puesto de manifiesto que es de suma importancia que en materia de integración de funciones y de trabajo institucional debe de existir la coordinación entre los tres órdenes de gobierno; en particular, lo correspondiente a la vinculación permanente con las comunidades locales; ya que, en el corto plazo podrá representar únicamente la respuesta a demandas sociales, pero en una proyección a largo plazo, evoluciona a una articulación integral de acciones de una política pública en la que el pueblo está al centro.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN
GENERAL

6.5 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2025 - 2030.

Objetivos del Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2025 - 2030	Objetivos del Plan Sectorial de Marina 2025 – 2030	Estrategias del Plan Sectorial de Marina 2025 – 2030
1. Objetivo 1 del PICIIT 2. Objetivo 2 del PICIIT 3. Objetivo 3 del PICIIT 4. Objetivo 4 del PICIIT	Objetivo 3: Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional	Estrategia 3.5: Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

7. Estrategias y líneas de acción

Para alcanzar los cuatro objetivos institucionales trazados por el CIIT, se han definido ocho estrategias acompañadas de las líneas de acción para su implementación; estas están orientadas, a articular el desarrollo logístico, económico e institucional en el área de influencia, con el propósito de impulsar el crecimiento regional y reducir la desigualdad territorial. Las acciones planteadas buscan fortalecer la infraestructura, fomentar la atracción de inversiones y promover una integración territorial más equitativa mediante intervenciones articuladas y coordinadas.

Objetivo 1. Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Estrategia 1.1. Ampliar y modernizar la infraestructura portuaria para consolidar la plataforma logística multimodal y facilitar el traslado de mercancías especialmente en los puertos del Sur-Sureste con menor capacidad operativa.

Líneas de acción

1.1.1 Supervisar los procesos de ampliación y modernización de infraestructura en los recintos portuarios a través de mecanismos de verificación y seguimiento.

1.1.2. Optimizar las condiciones para la navegación mediante la instrumentación de programas de mantenimiento portuario.

1.1.3. Promover la inversión privada en la operación y desarrollo de infraestructura y servicios portuarios a través de contratos de cesión parcial de derechos.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Estrategia 1.2. Fortalecer los mecanismos institucionales y comerciales de promoción del CIIT para atraer nuevas líneas de negocio e impulsar el dinamismo logístico-productivo en la región.

Líneas de acción

1.2.1. Posicionar los servicios de la plataforma logística multimodal a través de comercialización coordinada.

1.2.2. Identificar clientes potenciales de los servicios de la plataforma logística mediante el análisis de flujos comerciales y oportunidades de negocio.

Objetivo 2. Optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Estrategia 2.1. Consolidar la infraestructura ferroviaria administrada por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec para incrementar la capacidad de transporte de pasajeros.

Líneas de acción

2.1.1 Propiciar la conectividad regional a través del servicio local de transporte de pasajeros.

2.1.2 Determinar el número y ubicación de las estaciones de pasajeros mediante el análisis de movilidad.

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

Estrategia 2.2. Desarrollar infraestructura ferroviaria y vías de comunicación para incrementar la capacidad de movilidad de carga y la conectividad regional.

Líneas de acción

2.2.1. Impulsar la expansión e integración del enfoque intermodal mediante la movilidad de mercancías y el desarrollo de proyectos de infraestructura logística.

2.2.2. Proporcionar el servicio de transporte ferroviario de carga multimodal entre las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y los Polos de Desarrollo a través de instrumentos jurídicos eficientes.

2.2.3. Vigilar el cumplimiento de estándares de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria mediante supervisión técnica regular para garantizarla circulación segura de trenes.

Objetivo 3. Promover el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

Estrategia 3.1 Consolidar el avance de las concesiones de los PODEBI; así como el seguimiento puntual del pago de derechos de los concesionarios, a fin de favorecer el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del CIIT.

DIRECCIÓN JURÍDICA

Líneas de acción

3.1.1. Optimizar los procesos técnicos, jurídicos y administrativos para la emisión oportuna de declaratorias de los PODEBI, mediante herramientas de gestión que aseguren su desarrollo con enfoque de prosperidad compartida.

Líneas de acción

3.1.2. Fortalecer los mecanismos de programación, seguimiento y control de la inversión destinada a infraestructura y servicios estratégicos de los PODEBI a fin de garantizar su crecimiento económico regional.

3.1.3. Implementar mecanismos de vinculación y evaluación de impacto económico que aseguren la creación de empleos bien remunerados en los PODEBI.

Estrategia 3.2. Impulsar la atracción y promoción de inversiones, en coordinación con los órganos de gobierno e iniciativa privada para el establecimiento de los PODEBI.

Líneas de acción

3.2.1. Impulsar estrategias de comunicación que permitan promover y fortalecer los incentivos fiscales federales y locales a través de la colaboración estratégica con las cámaras empresariales.

3.2.2. Fortalecer la colaboración Interinstitucional con aliados estratégicos para la difusión, promoción y atracción de inversiones para el establecimiento de Polos de Desarrollo para el Bienestar a través de la participación en foros nacionales e internacionales.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN

Objetivo 4. Impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Estrategia 4.1. Articular las políticas públicas federales y estatales en el área de influencia del CIIT para propiciar el desarrollo regional.

Líneas de acción
4.1.1 Identificar los programas gubernamentales que operan en el área de influencia del Corredor Interoceánico a través del intercambio de información con las dependencias federales y gobiernos estatales.
4.1.2. Favorecer la implementación territorial de la plataforma logística mediante procesos de atención social en los municipios del área de influencia
4.1.3. Proponer intervenciones focalizadas en el área de influencia del Corredor Interoceánico a través de sinergias en la colaboración interinstitucional.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

Estrategia 4.2. Propiciar la comunicación con las autoridades formalmente establecidas en el área de influencia del CIIT, para facilitar los procesos de atención social.

DIRECCIÓN GENERAL

Líneas de acción
4.2.1 Propiciar la interacción directa con la población en el área de influencia del Corredor Interoceánico mediante mecanismos de participación comunitaria
4.2.2. Apoyar en los procesos de atención social derivados de la instrumentación de la plataforma logística a través de la orientación y acompañamiento territorial.

8. Indicadores y metas

Como resultado de la intervención directa del Estado en el Istmo de Tehuantepec se espera observar un cambio en las condiciones generales de vida de la población; por ello, es necesario contar con un conjunto de indicadores capaces de capturar las metas planteadas desde el PND 2025-2030, y así detectar deficiencias tanto en el diseño como en su operación para hacer ajustes que hagan posible alcanzar los objetivos establecidos. A continuación, se plantean los indicadores que darán acompañamiento, con el propósito de identificar potenciales áreas de oportunidad y realizar cambios o adecuaciones que permitan concretar los objetivos regionales de este Programa.

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN

Indicador 1.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	1.1 Movimiento de carga en puertos (toneladas)				
Objetivo	1.Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.				
Definición o descripción	El indicador mide el volumen total, expresado en toneladas, de carga movilizada anualmente en los recintos portuarios de Coatzacoalcos, Dos Bocas, Puerto Chiapas y Salina Cruz, coordinados por el CIIT. Refleja la capacidad operativa del sistema portuario nacional integrado al CIIT y permite monitorear el uso y desempeño logístico de la plataforma multimodal.				
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado.				
Nivel de desagregación	ASIPONA Coatzacoalcos ASIPONA Dos Bocas ASIPONA Puerto Chiapas ASIPONA Salina Cruz		**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual	
Acumulado o periódico	Periódico		**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido	
Unidad de medida	Toneladas		**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre	
Tendencia esperada	Ascendente		**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Promoción de Inversiones y Desarrollo Comercial	
Método de cálculo	Movimiento de carga en puertos (toneladas) =[(Sumatoria del total del movimiento de carga por cada ASIPONA en el año)]				
Observaciones	El Programa Operativo Anual, servirá como apoyo en la medición.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Movimiento de carga en toneladas para 2024 ASIPONA Coatzacoalcos	**Valor variable 1**	34,341,795	**Fuente de información variable 1**	POA ASIPONA Coatzacoalcos
Nombre variable 2	Movimiento de carga en toneladas para 2024 ASIPONA Dos Bocas	**Valor variable 2**	17,888,981	**Fuente de información variable 2**	POA ASIPONA Dos Bocas
Nombre variable 3	Movimiento de carga en toneladas para 2024 ASIPONA Puerto Chiapas	**Valor variable 3**	277,146	**Fuente de información variable 3**	POA ASIPONA Puerto Chiapas
Nombre variable 4	Movimiento de carga en toneladas para 2024 ASIPONA Salina Cruz	**Valor variable 4**	10,967,984	**Fuente de información variable 4**	POA ASIPONA Salina Cruz
Sustitución en método de cálculo	Movimiento de carga en puertos (toneladas) = 34,341,795+17,888,981+277,146+10,967,984= 63,475,906				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base		**Nota sobre la línea base**			

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

Valor	63,475,906					
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
71,484,180						
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
71,733,722	65,821,957	64,253,245	61,108,425	57,513,360	64,171,345	63,475,906
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
64,745,425	66,040,333	67,361,140	68,708,363	70,082,530	71,484,180	

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Indicador 1.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	1.2 Avance en el cumplimiento del Programa Operativo Anual para el movimiento de contenedores en las ASIPONA del CIIT.		
Objetivo	1. Incrementar las capacidades operativas de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional integradas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.		
Definición o descripción	Movimiento portuario de contenedores (TEUS) al cierre de cada año.		
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado.		
Nivel de desagregación	Bienes transportados por TEUS en: ASIPONA Coatzacoalcos ASIPONA Dos Bocas ASIPONA Puerto Chiapas ASIPONA Salina Cruz	**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual
Acumulado o periódico	Periódico	**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido
Unidad de medida	Porcentaje	**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre
Tendencia esperada	Constante	**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Promoción de Inversiones y Desarrollo Comercial
Método de cálculo	Movimiento de contenedores puertos = (Sumatoria del total del movimiento de contenedores por ASIPONA en el año / Sumatoria del total programado de contenedores por ASIPONA en el año) * 100		
Observaciones	El Programa Operativo Anual, servirá como apoyo en la medición.		

APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	TEUS Movilizadas en 2024 ASIPONA Coatzacoalcos	**Valor variable 1**	16,636	**Fuente de información variable 1**	Informe estadístico mensual de movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos de México
Nombre variable 2	TEUS Movilizadas en 2024 ASIPONA Dos Bocas	**Valor variable 2**	0	**Fuente de información variable 2**	Informe estadístico mensual de movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos de México
Nombre variable 3	TEUS Movilizadas en 2024 ASIPONA Puerto Chiapas	**Valor variable 3**	18,812	**Fuente de información variable 3**	Informe estadístico mensual de movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos de México

CORREDOR INTEROCEÁNICO
DIRECCIÓN GENERAL

Nombre variable 4	TEUS Movilizadas en 2024 ASIPONA Salina Cruz	**Valor variable 4**	0	**Fuente de información variable 4**	Informe estadístico mensual de movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos de México
Nombre variable 5	TEUS Programadas en 2024 ASIPONA Coatzacoalcos	**Valor variable 5**	23,000	**Fuente de información variable 5**	POA ASIPONA Coatzacoalcos
Nombre variable 6	TEUS Programadas en 2024 ASIPONA Dos Bocas	**Valor variable 6**	0	**Fuente de información variable 6**	POA ASIPONA Dos Bocas
Nombre variable 7	TEUS Programadas en 2024 ASIPONA Puerto Chiapas	**Valor variable 7**	44,000	**Fuente de información variable 7**	POA ASIPONA Puerto Chiapas
Nombre variable 8	TEUS Programadas en 2024 ASIPONA Salina Cruz	**Valor variable 8**	1,088	**Fuente de información variable 8**	POA ASIPONA Salina Cruz
Sustitución en método de cálculo	Movimiento de contenedores puertos = $\left[\frac{16,636+0+18,812+0=35,448}{23,000+0+44,000+1,088}\right] * 100 = 52.1$				

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
	Línea base	**Nota sobre la línea base**
Valor	52.1	Considera el transporte marítimo de altura y cabotaje
Año	2024	
Meta 2030		**Nota sobre la meta 2030**
100		

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NA	NA	NA	NA	NA	NA	52.1
METAS						
2025		**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
100		100	100	100	100	100

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Indicador 2.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	2.1 Volumen de carga transportada anualmente por el Ferrocarril Interoceánico (toneladas).		
Objetivo	2. Optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.		
Definición o descripción	Cantidad total de mercancías transportadas por el Ferrocarril Interoceánico (Líneas Z, FA y K), como reflejo del desempeño operativo de la red logística multimodal del CIIT.		
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado.		
Nivel de desagregación	Línea Z Línea FA Línea K	**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual
Acumulado o periódico	Periódico	**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido
Unidad de medida	Toneladas	**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Infraestructura y Transportes
Método de cálculo	Volumen de carga transportada anualmente por el Ferrocarril Interoceánico (toneladas).		
Observaciones			

APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Carga total transportada en el Ferrocarril Interoceánico en 2024	**Valor variable 1**	284,017	**Fuente de información variable 1**	Dirección de Operación FIT
Sustitución en método de cálculo	Volumen de carga transportada anualmente por el Ferrocarril Interoceánico =284,017				

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
Línea base		**Nota sobre la línea base**
Valor	284,017	
Año	2024	
Meta 2030		**Nota sobre la meta 2030**
885,780		

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NA	NA	NA	NA	NA	NA	

METAS					
2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
550,00	605,000	665,500	732,050	805,255	885,780

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Indicador 2.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	2.2 Pasajeros transportados anualmente en el Ferrocarril Interoceánico.				
Objetivo	2. Optimizar la movilidad de personas y mercancías en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.				
Definición o descripción	Número total de pasajeros movilizados anualmente por el Ferrocarril Interoceánico, considerando tanto viajes de terminal a terminal como trayectos parciales, como medida del acceso efectivo al transporte público ferroviario en la región Sur-Sureste.				
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado.				
Nivel de desagregación	Viajes de terminal a terminal Viajes parciales		**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual	
Acumulado o periódico	Periódico		**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido	
Unidad de medida	Pasajeros		**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre	
Tendencia esperada	Ascendente		**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Infraestructura y Transportes	
Método de cálculo	Pasajeros transportados anualmente en el Ferrocarril Interoceánico =Total de pasajeros movilizados de terminal a terminal en el Ferrocarril Interoceánico en el año n + Total de pasajeros movilizados en tramos parciales en el Ferrocarril Interoceánico en el año n				
Observaciones					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Total de pasajeros movilizados de terminal a terminal en 2024	**Valor variable 1**	21,145	**Fuente de información variable 1**	Informe de Autoevaluación Enero-Diciembre 2024, FIT.
Nombre variable 2	Total de pasajeros movilizados en tramos parciales de la línea férrea en 2024	**Valor variable 2**	49,730	**Fuente de información variable 2**	Informe de Autoevaluación Enero-Diciembre 2024, FIT
Sustitución en método de cálculo	Pasajeros transportados anualmente en el Ferrocarril Interoceánico = 21,145+ 49,730= 70,875				

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
	Línea base	**Nota sobre la línea base**
Valor	70,875	
Año	2024	
Meta 2030		**Nota sobre la meta 2030**
125,559		

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NA	NA	NA	NA	NA	NA	70,875

METAS					
2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
77,963	85,759	94,335	103,768	114,145	125,559

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Indicador 3.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	3.1 Concesiones de Polos de Desarrollo para el Bienestar durante el periodo 2023 - 2030				
Objetivo	3. Promover el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.				
Definición o descripción	Porcentaje de Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBI) que han sido concesionados formalmente mediante la firma del título correspondiente.				
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado.				
Nivel de desagregación	Entidad		**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual	
Acumulado o periódico	Acumulado		**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido	
Unidad de medida	Número de concesiones otorgadas		**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre	
Tendencia esperada	Ascendente		**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Desarrollo Regional y Bienestar Social	
Método de cálculo	Concesiones de PODEBI durante el periodo 2023 - 2030 = (Número de PODEBI concesionados al año n / Total de PODEBI programados a 2030) *100				
Observaciones					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Número de PODEBI concesionados a 2024	**Valor variable 1**	5	**Fuente de información variable 1**	Informe de actividades del CIIT
Nombre variable 2	Total de PODEBI programados a 2030	**Valor variable 2**	14	**Fuente de información variable 2**	Informe de actividades del CIIT
Sustitución en método de cálculo	Concesiones de PODEBI durante el periodo 2023 - 2030 = $\left(\frac{5}{14}\right) * 100 = 35.7$				

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
Línea base		**Nota sobre la línea base**
Valor	35.7	Respecto al modelo de negocio el PODEBI se considera concesionado en cuento a la firma del título de concesión entre el licitante ganador y el CIIT.
Año	2024	
Meta 2030		**Nota sobre la meta 2030**
100%		

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NA	NA	NA	NA	NA	NA	35.7
METAS						
2025	**2026**	**2027**		**2028**	**2029**	**2030**
50	60	70		80	90	100

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Indicador 3.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	3.2 Porcentaje de cumplimiento del pago de derechos					
Objetivo	3. Promover el crecimiento económico equilibrado en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.					
Definición o descripción	Medir porcentaje de ingresos por derechos que recibe el CIIT por los títulos de concesión otorgados de los Polos de Desarrollo para el Bienestar.					
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado					
Nivel de desagregación	NA		**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado		**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido		
Unidad de medida	Porcentaje		**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre		
Tendencia esperada	Constante		**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Desarrollo Regional y Bienestar Social		
Método de cálculo	Porcentaje de cumplimiento del pago de derechos = (Pago de derechos recibidos / Pago de derechos programados) *100					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Cifra total de pago de derechos	**Valor variable 1**	214,937,440	**Fuente de información variable 1**	FIDIT	
Nombre variable 2	Cifra total de pago de derechos programados	**Valor variable 2**	214,937,440	**Fuente de información variable 2**	FIDIT	
Sustitución en método de cálculo	Porcentaje de cumplimiento del pago de derechos = $(214{,}937{,}440/214{,}937{,}440) * 100$					

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
Línea base		**Nota sobre la línea base**
Valor	100	
Año	2024	
Meta 2030		**Nota sobre la meta 2030**
100		

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NA	NA	NA	NA	NA	NA	100

METAS					
2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
100	100	100	100	100	100

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Indicador 4.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	4.1 Evidencia de la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.		
Objetivo	4. Impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec.		
Definición o descripción	Presupuesto ejercido por las dependencias del Gobierno Federal en los municipios del área de influencia del CIIT.		
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado.		
Nivel de desagregación	Área de influencia del CIIT	**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual
Acumulado o periódico	Periódico	**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido
Unidad de medida	Millones de pesos	**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Desarrollo Regional y Bienestar Social
Método de cálculo	Presupuesto federal destinado al área de influencia del CIIT en el año n		
Observaciones			

APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Total del presupuesto federal destinado al área de influencia del CIIT en 2024	**Valor variable 1**	30,145,610,535	**Fuente de información variable 1**	PDIT 2024
Sustitución en método de cálculo	Presupuesto federal destinado al área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec = 30,145,610,535				

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
Línea base		**Nota sobre la línea base**
Valor	30,145,610,535	En el ejercicio 2024, a partir de la sectorización a la SEMAR el área de influencia se amplió a 105 municipios, con la integración de Tabasco y Chiapas.
Año	2024	
Meta 2030		**Nota sobre la meta 2030**
38,143,814,334		En el ejercicio 2025 el área de influencia corresponde a 120 municipios, a partir del Decreto del 28 de mayo de 2025.

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NA	11,599,080,139	13,856,989,908	14,034,312,276	15,999,882,036	15,611,989,245	30,145,610,535

METAS					
2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
31,351,434,956	32,605,492,354	33,909,712,048	35,266,100,530	36,676,744,552	38,143,814,334

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Indicador 4.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	4.2 Avance en la cooperación interinstitucional mediante obras comunitarias en el área de influencia del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.				
Objetivo	4. Impulsar la coordinación interinstitucional en el área de influencia del Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec.				
Definición o descripción	Presupuesto (mdp) destinado para la ejecución de obras comunitarias en el año a través del Programa de Mejoramiento Urbano vertiente Obra Comunitaria, operado a través de la SEDATU.				
Derecho asociado	Artículo 25 de la CPEUM: Derecho a un desarrollo económico y social equilibrado.				
Nivel de desagregación	Municipal		**Periodicidad o frecuencia de medición**	Anual	
Acumulado o periódico	Periódico		**Disponibilidad de la información**	Siguiente Marzo del ejercicio concluido	
Unidad de medida	Millones de pesos (mdp)		**Periodo de recolección de los datos**	Enero - Diciembre	
Tendencia esperada	Ascendente		**Unidad responsable de reportar el avance**	Unidad de Desarrollo Regional y Bienestar Social	
Método de cálculo	Presupuesto ejercido para el desarrollo de obras comunitarias = [(Presupuesto (mdp) destinado en el año n				
Observaciones					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Presupuesto (mdp) destinado en 2024	**Valor variable 1**	245.6	**Fuente de información variable 1**	Informe de actividades del CIIT
Sustitución en método de cálculo	Avance en obras comunitarias = 245.6				

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
Línea base		**Nota sobre la línea base**
Valor	245.6	
Año	2024	
Meta 2030		**Nota sobre la meta 2030**
650		

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NA	NA	NA	NA	NA	130	245.6

METAS					
2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
300	400	500	550	600	650

CORREDOR INTEROCEÁNICO

DIRECCIÓN GENERAL