

## Ramo 21 Turismo

Programas presupuestarios cuya MIR se incluye en el reporte

K-041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros

DATOS DEL PROGRAMA										
<b>Programa presupuestario</b>	K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros		<b>Ramo</b>	21 Turismo	<b>Unidad responsable</b>	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo	<b>Enfoques transversales</b>	Sin Información		
<b>Finalidad</b>	3 - Desarrollo Económico		<b>Función</b>	5 - Transporte		<b>Subfunción</b>	3 - Transporte por Ferrocarril		<b>Actividad Institucional</b>	6 - Ferrocarriles eficientes y competitivos
<b>Clasificación Funcional</b>										
RESULTADOS										
NIVEL	OBJETIVOS	INDICADORES						AVANCE		
		Denominación	Método de cálculo	Unidad de medida	Tipo-Dimensión-Frecuencia	Meta Programada Anual	al periodo	Realizado al periodo	Avance % al periodo	
<b>Fin</b>	Contribuir a impulsar el desarrollo económico del sureste del país, mediante la dotación de infraestructura ferroviaria	Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	los empleos en los estados del año t / Empleos en los estados del año t-1]-1]*100	Porcentaje	Estratégico-Eficacia-Anual	1.72	N/A	N/A	N/A	
<b>Propósito</b>	Los municipios del sureste del país están conectados a través de infraestructuras de transporte que promueven el crecimiento económico y turístico de la región.	Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas del Tren Maya	(Total de municipios del sureste del país conectados por las vías férreas del Tren Maya construidas y/o rehabilitadas / Total de municipios del sureste del país a conectar por las vías férreas del Tren Maya construidas y/o rehabilitadas)*100	Porcentaje	Estratégico-Eficacia-Anual	100.00	N/A	N/A	N/A	
<b>Componente</b>	A Estaciones construidas y/o rehabilitadas	Porcentaje de avance en la construcción y/o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	(Sumatoria del avance en la construcción y/o rehabilitación de las estaciones de estaciones Tren Maya / Total de estaciones Tren Maya)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Semestral	26.32	10.53	0.00	0.0	
	B Infraestructura férrea construida y/o rehabilitada para la conectividad de los municipios del sureste	Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste de la república	(Total Kilómetros de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país en el año t / Kilómetros de vías férreas programados a construir y/o rehabilitar en el sureste del país )*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Semestral	100.00	0.00	111.40	N/A	

DATOS DEL PROGRAMA										
<b>Programa presupuestario</b>	<b>K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros</b>	<b>Ramo</b>	21	Turismo	<b>Unidad responsable</b>	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo	<b>Enfoques transversales</b>	Sin Información		
<b>Actividad</b>	A 1 Celebración de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI), ante las instituciones gubernamentales correspondientes	Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en los tramos del Tren Maya		(Número total de permisos, autorizaciones y/o permisos ambientales autorizados para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en el año t / Número total de autorizaciones y/o permisos ambientales solicitados para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en el año t)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Trimestral	100.00	100.00	0.00	0.00
	B 2 Celebración de contrataciones y/o convenios de colaboración entre entidades y dependencias de administración pública federal, para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	Porcentaje de contrataciones y/o convenios de colaboración celebrados y vigentes en el año t/ Total de contratos o convenios de la colaboración programados a celebrarse y vigentes para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya.		(Total de contratos o convenios de colaboración celebrados y vigentes en el año t/ Total de contratos o convenios de la colaboración programados a celebrarse y vigentes para la construcción y/o rehabilitación del Tren Maya en el año t)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Trimestral	100.00	100.00	100.00	100.00
PRESUPUESTO										
							<b>Meta anual</b>	<b>Meta al periodo</b>	<b>Pagado al periodo</b>	<b>Avance %</b>
							<b>Millones de pesos</b>	<b>Millones de pesos</b>	<b>Millones de pesos</b>	<b>Al periodo</b>
<b>PRESUPUESTO ORIGINAL</b>							N/D	N/D	N/D	N/A
<b>PRESUPUESTO MODIFICADO</b>							N/D	N/D	N/D	N/A
Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas										
Indicadores con frecuencia de medición anual o con un periodo mayor de tiempo. Estos indicadores no registraron Información ni Justificación, debido a que lo harán de conformidad con la frecuencia de medición con la que programaron sus metas.										
<b>Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México</b> Sin Información,Sin Justificación										
<b>Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya</b> Sin Información,Sin Justificación										

DATOS DEL PROGRAMA									
<b>Programa</b>	<b>K041</b>	<b>Proyectos de Transporte</b>	<b>Ramo</b>	21	Turismo	<b>Unidad responsable</b>	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo	<b>Enfoques transversales</b>	Sin Información
<b>presupuestario</b>		<b>Masivo de Pasajeros</b>							
<b>Porcentaje de avance en la construcción y/o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya</b>									
<p><b>Causa :</b> Debido a los cambios sufridos en los trazos de vía, así como la ampliación en el número de estaciones que se tenían programadas originalmente para construirse en los 7 tramos que integran el proyecto Tren Maya, que pasaron de 19 a 34, los calendarios de ejecución fueron modificados; así mismo, el avance de obra se encuentra sujeto a los programas de obra de los Consorcios que las están construyendo. Sin embargo, a la fecha se han continuado con los trabajos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cimentaciones</li> <li>Albañilerías</li> <li>Instalaciones</li> <li>Acabados</li> <li>Andenes y Cuartos Técnicos</li> </ul> <p>Lo anterior, a fin de cumplir con la meta programada. A pesar de los cambios efectuados en las metas programadas y que aún no se cuente con estaciones totalmente terminadas, el calendario de ejecución, aunado con lo manifestado por los consorcios constructores, permiten establecer que se contará con la terminación de Estaciones y/o Paraderos comprometidos durante el último trimestre del año, es decir, entre octubre y diciembre.</p> <p><b>Efecto:</b> No obstante, de que la ejecución de estaciones se encuentra alineada a los calendarios de ejecución que contemplan la ampliación en el número de estaciones, y que hasta fin de año se contará con Estaciones y/o Paraderos terminados la construcción de las citadas edificaciones han tenido los siguientes beneficios: ¿Se ha fortalecido el ordenamiento territorial de la región facilitando la potencialización de la industria turística de la misma. ¿Con relación a la construcción de vivienda a las familias relocalizadas que están asentadas en el Derecho de Vía del Proyecto Tren Maya, se han llevado a cabo asambleas informativas y talleres participativos a lo largo de todo el proceso y en todas las localidades; en donde se ha involucrado a las personas beneficiarias y sus familias en las propuestas urbanas, informando sobre los procesos constructivos, avances de obra, uso y mantenimiento de ecotecnologías propuestas. ¿Se ha escuchado a las comunidades sobre sus peticiones, para así lograr un diseño participativo logrando incluir dentro de las 34 Estaciones y/o Paraderos, locales de turismo comunitario. ¿Como parte del beneficio social, en el total de proyectos arquitectónicos de las Estacione y Paraderos se han incorporado desde cajeros hasta sucursales del Banco del Bienestar, así como locales destinados al Fondo de Cultura Económica. ¿En casos estratégicos se han incorporado dentro de los proyectos, Centros de Transferencia Multimodal lo cual ha brindado un aliciente en cuanto a movilidad de las diferentes regiones.</p>									
<b>Otros Motivos:</b> NO existen									
<b>Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste de la república</b>									
<p><b>Causa :</b> Para el periodo que se reporta no se estableció meta, no obstante durante la ejecución de los Tramos del Tren Maya se continuó con trabajos preliminares; para la elaboración de proyectos ejecutivos, los trabajos de terracerías, obras de drenaje, pasos vehiculares y tendido de vías, lo que permitió que a la fecha haya un total de 55.70 kilómetros de vías férreas construidas y/o rehabilitadas, el avance reportado deriva del compromiso de los consorcios constructores para incrementar las jornadas de trabajo y al correcto suministro de materiales, por lo que las actividades se realizaron de manera rutinaria.</p> <p><b>Efecto:</b> El sobrecumplimiento a la meta genera un efecto positivo ya que se observa un avance considerable de las obras en ejecución de los Tramos del Tren Maya, mismo que se refleja en el correcto ejercicio de los recursos asignados al proyecto, permitiendo la creación de empleos en la región del sureste mexicano, así como beneficios en el ámbito del ordenamiento territorial en las zonas de influencia; esta acciones favorecen la conclusión del proyecto en los plazos determinados por el Gobierno Federal.</p>									
<b>Otros Motivos:</b> No existen									

DATOS DEL PROGRAMA									
<b>Programa</b> presupuestario	<b>K041</b>	<b>Proyectos de Transporte</b> Masivo de Pasajeros	<b>Ramo</b>	21	Turismo	<b>Unidad responsable</b>	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo	<b>Enfoques transversales</b>	Sin Información
<p><b>Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en los tramos del Tren Maya</b>  <b>Causa :</b> No se reporta avance de la meta ya que a la fecha no se cuenta con la acreditación de la tenencia de la tierra para ocupar el predio designado y gestionar la autorización de cambio de uso de suelo, así como el proyecto ejecutivo requisitos necesarios para gestionar la autorización de impacto ambiental.</p> <p><b>Efecto:</b> No tiene efectos negativos sociales, económicos ni de ninguna índole sobre la ejecución del proyecto, toda vez que conforme al acuerdo del 22 de noviembre de 2021 publicado en el DOF abre una ventana de oportunidad para llevar a cabo las gestiones ambientales necesarias para obtener permisos provisionales, previo a las modificaciones o autorizaciones en materia de impacto ambiental para el proyecto del Tren Maya.</p> <p><b>Otros Motivos:</b> Para el periodo de enero a septiembre, no ha sido posible realizar la solicitud de permisos y/o autorizaciones ambientales, derivado de que está en proceso de liberación los predios donde se desplantaran los proyectos ejecutivos, los cuales aún están pendientes de presentarse en el área ambiental para el ingreso de evaluación ante la autoridad ambiental.</p>									
<p><b>Porcentaje de contrataciones y/o convenios de colaboración celebrados entre entidades y dependencias de la administración pública federal, para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya.</b>  <b>Causa :</b> Se ha dado cumplimiento a la meta programada, lo anterior derivado de la formalización de los Contrataciones entre FONATUR y los consorcios constructores del proyecto Tren Maya, en relación de los tramos iniciales en las ciudades de Escárcega-Calkini, Calkini-Izamal e Izamal-Cancún, así como la formalización de sus respectivos Convenios modificatorios para la ejecución del proyecto.</p> <p><b>Efecto:</b> Con estas acciones iniciales, se dota de mayores recursos y tiempo para los Tramos del Tren Maya, asegurando con esto la continuación de los trabajos de construcción y/o rehabilitación de las vías férreas, lo anterior de manera integral a lo largo del proyecto, detonando el empleo en la región del sureste mexicano, así como la implementación de beneficios como el ordenamiento territorial en las zonas de influencia, el asegurar la realización de los programas precisos de salvamento arqueológico e implementar las estrategias de mitigación conservación de la flora y fauna local.</p> <p><b>Otros Motivos:</b> No existen</p>									