

DATOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO							
Programa presupuestario		K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros					
Ramo		21 Turismo					
Unidad responsable*		W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo					
Enfoques transversales		10 (Recursos para la adaptación y mitigación de los efectos del Cambio Climático)					
PRESUPUESTO							
				Meta anual	Ejercicio		Avance anual
				Millones de pesos	Millones de pesos		%
PRESUPUESTO ORIGINAL				0.00	134,122.14		N/A
PRESUPUESTO MODIFICADO				134,122.14	134,122.14		100.00
ALINEACIÓN CON LOS EJES DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024							
Eje							
3 Economía							
Alineación con los Programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019 - 2024							
Primera Cadena de Alineación							
Programa							
21 Programa Sectorial de Turismo 2020-2024							
Objetivo Prioritario							
2 Impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México.							
CLASIFICACIÓN FUNCIONAL							
Finalidad		3-Desarrollo Económico					
Función		5-Transporte					
Subfunción		3-Transporte por Ferrocarril					
Actividad Institucional		6-Ferrocarriles eficientes y competitivos					
RESULTADOS							
NIVEL: Fin							
INDICADORES					METAS-AVANCE		
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	2	
					Meta anual ajustada:	2	
					Realizado al Período:	0.79	
Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	Contribuir a impulsar el desarrollo económico del sureste del país, mediante la dotación de infraestructura ferroviaria	[(Empleos en los estados del sureste en el año t / Empleos en los estados del sureste en el año t-1)-1]*100	Porcentaje	Estratégico - Eficacia - Anual	Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	98.81	
NIVEL: Propósito							
INDICADORES					METAS-AVANCE		
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	100	
					Meta anual ajustada:	100	
					Realizado al Período:	1650	
Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya	Los municipios del sureste del país están conectados a través de infraestructuras de transporte que promueven el crecimiento económico y turístico de la región.	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	Porcentaje	Estratégico - Eficacia - Anual	Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	1650	
NIVEL: Componente							
INDICADORES					METAS-AVANCE		
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	100	
					Meta anual ajustada:	100	
					Realizado al Período:	852.73	
Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste de la república	Infraestructura férrea construida y/o rehabilitada para la conectividad de los municipios del sureste	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	Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	852.73	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	73.68	
					Meta anual ajustada:	50	
					Realizado al Período:	55.88	
Porcentaje de avance en la construcción y/o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	Estaciones construidas y/o rehabilitadas	(Sumatoria del avance en la construcción y/o rehabilitación de las estaciones Tren Maya / Total de estaciones Tren Maya)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Semestral	Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	111.76	
NIVEL: Actividad							
INDICADORES					METAS-AVANCE		
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	100	

Avance en los Indicadores de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal

Cuenta Pública 2024

					Meta anual ajustada:	100
celebrados entre entidades y dependencias de la administración pública federal, para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya.	entre entidades y dependencias de la administración pública federal, para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	vigentes en el año t/ Total de contratos o convenios de colaboración programados a celebrarse y vigentes para la construcción y/o rehabilitación del Tren Maya en el año	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Trimestral	Realizado al Período:	100
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	100
Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en los tramos del Tren Maya	la construcción del de Centros de Atención a Visitantes (CATVI), ante las instituciones gubernamentales correspondientes	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	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Trimestral	Meta anual aprobada:	100
					Meta anual ajustada:	100
					Realizado al Período:	25
					Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	25
Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas						
Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México						
Tipo de justificación: 9) Otras causas que por su naturaleza no es posible agrupar.						
<p>Se presenta el cálculo de la tasa de los empleos en los estados del sureste de México con la información de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) publicada de forma trimestral por el INEGI para el Cuarto Trimestre de 2024. Los empleos reportados al IV trimestre de 2024 en los estados de Chiapas, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán suman un total de 5,952,779, que comparados con los 5,906,328 del mismo periodo del año anterior, representa un incremento del 0.79, sin alcanzar la meta esperada del 2.00, comportamiento que se explica por el avance en la ejecución del Proyecto Tren Maya.</p> <p>Durante el último trimestre de 2024, en específico durante el mes de diciembre, se llevó a cabo la apertura de los tramos 6 y 7 del proyecto, marcando la culminación del circuito del Tren Maya conectando los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.</p>						
Causa:						
<p>Al no alcanzar la meta programada, se presenta un efecto positivo menor al esperado, lo anterior debido a que se registró un incremento del 0.79 por ciento en comparación con el mismo periodo del 2023, lo que representa un incremento en la generación de empleos de 46,451 empleos con relación a lo registrado en el mismo periodo del año anterior. Cabe señalar que el comportamiento del empleo generado puede variar en función de diversos factores, como la evolución del Proyecto y las condiciones económicas y sociales del país y del mercado mundial.</p> <p>Derivado de los avances del Proyecto Tren Maya, se estarán generando nuevas oportunidades de trabajo relacionados con el mantenimiento y operación del tren, lo que generaría en lo futuro un incremento en la demanda de empleos calificados y especializados, lo que impactaría positivamente en la educación de la región a mediano y largo plazo.</p>						
Efecto:						
<p>FONATUR y FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. durante el Ejercicio 2024 llevaron a cabo las gestiones para la entrega del Proyecto Tren Maya a la empresa de participación estatal mayoritaria Tren Maya, S.A. de C.V. y así cumplir su objetivo prioritario número uno: Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y desarrollo integral del sureste. En función de esto, la tasa de variación de empleos en los estados del sureste ha presentado un comportamiento diferente desde el inicio del proyecto hasta la puesta en marcha de la operación del Tren.</p> <p>Asimismo, se precisa que el numerador y denominador de la meta alcanzada difieren de los registrados en la meta esperada debido a que la información se actualizó con datos de la última información disponible en la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) correspondiente al cuarto trimestre de los años 2023 y 2024, toda vez que al momento del envío de las metas no se contaba con información oficial para proyectar el número de empleos que se tendrían al periodo enero-diciembre.</p>						
Otros Motivos:						
Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya						
Tipo de justificación: 10) Otras explicaciones a las variaciones, cuando se trate de resultados por encima del 100 por ciento de cumplimiento.						
Causa:						
<p>Para el periodo que se reporta, se estableció la meta para este indicador de al menos un municipio conectado, sin embargo, con la puesta en operación de los primeros 4 tramos del Tren Maya se interconectaron treinta y tres municipios en el sureste del país, lo cual es resultado de la transferencia de recursos realizada al FONATUR para dar continuidad a los compromisos de las obras del proyecto Tren Maya, conforme lo establecido en el Convenio de Colaboración y Traspaso de Recursos, celebrado entre la Secretaría de la Defensa Nacional, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo y Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. el 23 de Febrero de 2024, y sus convenios modificatorios de fecha 22 de mayo y 14 de junio de 2024, así como a la intensificación de los trabajos realizados por los consorcios</p>						
Efecto:						
<p>Se considera que los trabajos realizados coadyuban a la materialización del proyecto Tren Maya, que a la fecha operan en los tramos construidos a cargo del FONATUR, mismos trabajos han permitido a la administración federal potenciar el desarrollo económico del sureste de México.</p>						
Otros Motivos: No existen.						
Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste de la república						
Tipo de justificación: 10) Otras explicaciones a las variaciones, cuando se trate de resultados por encima del 100 por ciento de cumplimiento.						

	<p>Para el periodo que se reporta, en la ejecución de los Tramos del Tren Maya, se alcanzó un total de 938 kilómetros de vías férreas construidas y/o rehabilitadas, derivado la transferencia de recursos realizada al FONATUR para dar continuidad a los compromisos de las obras del proyecto Tren Maya, conforme lo establecido en el Convenio de Colaboración y Traspaso de Recursos celebrado entre la Secretaría de la Defensa Nacional, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo y Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. el 23 de Febrero de 2024, y sus convenios modificatorios de fecha 22 de mayo y 14 de junio de 2024, así como a la intensificación de los trabajos realizados por los consorcios constructores, para cumplir con los plazos establecidos por el Gobierno Federal para la puesta en operación del proyecto.</p>
<p>Causa:</p>	<p>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, estas acciones favorecen la conclusión del proyecto en los plazos determinados por el Gobierno Federal.</p>
<p>Efecto:</p>	<p>No existen.</p>
<p>Otros Motivos:</p>	<p>No existen.</p>
<p>Porcentaje de avance en la construcción y/o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya</p>	
<p>Tipo de justificación:</p>	<p>10) Otras explicaciones a las variaciones, cuando se trate de resultados por encima del 100 por ciento de cumplimiento.</p>
	<p>Se reporta un avance del 55.88 por ciento, con un total de diecinueve estaciones concluidas: dos estaciones más a las previstas. Situación que representa un elemento característico en obras de construcción de gran escala: en las que se inicia el proyecto con una planeación, que con el avance de obra se va modificando por diversas condicionantes.</p> <p>En el caso del Proyecto Tren Maya, los cambios en el trazo de vía original se fueron determinando de acuerdo con los condicionantes: disponibilidad de la Liberación del Derecho de Vía, aspectos sociales, descubrimiento de zonas de interés arqueológico, características geohidrologicas, así como las condiciones de diseño geométrico de la vía.</p> <p>Las estaciones concluidas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) Palenque (2) Boca del Cerro (3) Playa del Carmen (4) El Triunfo (5) Candelaria (6) Escárcega (7) Carrillo Puerto Champotón (8) Edzná (9) S.F. Campeche (10) Tenabo

	<p>(11) Hecelchakán</p> <p>(12) Calkini</p> <p>(13) Maxcanú</p> <p>14) Umán</p> <p>(15) Mérida Teya</p> <p>(16) Tixkokob</p> <p>(17) Izamal</p> <p>(18) Puerto Morelos</p> <p>(19) Tulum Aeropuerto</p> <p>Además, es importante tener en cuenta que el 15 de diciembre de 2024 el Proyecto Tren Maya cumplió un año de su primera inauguración parcial: la segunda inauguración, se celebró el 31 de diciembre del mismo año. En este contexto, el avance que se reporta es resultado del trabajo permanente que se realiza a partir del inicio de la Obra del Proyecto Tren Maya el 1 de junio de 2020, del trabajo conjunto de los Consorcios, de la Secretaría de la Defensa Nacional, del FONATUR y de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.; destacando la disposición y calidad de los trabajadores de la construcción, técnicos y proveedores nacionales y extranjeros, así como ingenieros militares.</p>
Causa:	
Efecto:	Con el sobrecumplimiento en la meta comprometida se detona un efecto positivo en el servicio operativo que ofrece el Tren Maya: debido a que las estaciones se encuentran en operación y reciben a los usuarios en condiciones seguras y óptimas. Asimismo se contribuye al crecimiento económico, turístico y social en la región del Sur Sureste de México.
Otros Motivos:	No existen.
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.	
Tipo de justificación:	11) La meta del indicador de desempeño fue cumplida
Causa:	Se cumplió totalmente con la meta determinada para este Indicador, lo anterior derivado de la formalización de los Convenios modificatorios entre FONATUR y los consorcios constructores del proyecto Tren Maya.
Efecto:	Con estas acciones, se dotó de mayores recursos y tiempo para los Contratos de los Tramos del Tren Maya, asegurando con esto la continuación de los trabajos de construcción y/o rehabilitación de las vías férreas, 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.
Otros Motivos:	No existen.
Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en los tramos del Tren Maya	
Tipo de justificación:	9) Otras causas que por su naturaleza no es posible agrupar.
	<p>Se reportar el 25 por ciento de avance de la meta, lo que resulta en el incumplimiento de la meta comprometida.</p> <p>Se cuenta solo con una autorización en materia de impacto ambiental (proyecto denominado CATVI CHICHEN ITZA) de cuatro autorizaciones comprometidas.</p>

	<p>Derivado de lo anterior, se muestra un incumplimiento que resulta fuera del alcance de la Gerencia Ambiental, toda vez que los proyectos pendientes aún se encuentran en proceso de evaluación, ahora, por parte de la nueva administración que lleva los procesos ambientales para la obtención de permisos y autorizaciones correspondientes al Proyecto Tren Maya.</p> <p>En este sentido, se continuará con la gestión para obtener la autorización definitiva en beneficio positivo, conforme a la evaluación que estipula el Reglamento de la LGEEPA en la materia en cita.</p> <p>Por lo tanto, el incumplimiento de la meta comprometida es resultado de la variable exógena que determina el avance del indicador.</p>
Causa:	
Efecto:	El efecto es negativo debido a que genera incertidumbre con relación a los tiempos de entrega de los permisos y autorizaciones correspondientes, así como la implementación de presupuesto para su ejecución y seguimiento al cumplimiento de las medidas y programas ambientales que minimizan los impactos.
Otros Motivos:	No existen.
Justificación del ajuste a las metas	
Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste de la república	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de avance en la construcción y/o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	2 y 4
Justificación de ajustes en la Meta anual:	Se presenta un ajuste en la meta anual para 2024 derivado de los avances de la obra y edificaciones del Proyecto Tren Maya: a inicios del proyecto se consideraron 19 estaciones, para la presente anualidad se formula un total de 34 estaciones que integran la ruta del Tren Maya. Este incremento en el número de estaciones se explica a través de diversos factores que se presentaron en conjunto con el avance de la obra. A inicio del proyecto se programaron paraderos y Centros de Atención a Visitantes (CATVI) a lo largo de la ruta del Tren Maya; con el avance de la obra se realizaron ajustes y cambios en el trazo de la obra lo que implicó incrementar el número de paraderos y CATVI que a su vez derivó en la construcción de nuevas
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.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en los tramos del Tren Maya	

Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	2,3 y 4
Justificación de ajustes en la Meta anual:	Respecto al avance del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya (PPITM) en las edificaciones que lo integran, se presentan nuevos retos que demandan cambios y/o ajustes en diferentes áreas: por ello se reformula un ajuste en la meta anual de 2024, pasando de 2 a 4 Autorizaciones y/o Permisos Ambientales para la construcción de Centros de Atención a Visitantes (CATVI) en los Tramos del Tren Maya. Lo anterior, derivado que se ingresaron 4 proyectos a evaluación ante la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental de la SEMARNAT, en el periodo de 2023. En este sentido, dos de los proyectos se desistirá por las modificaciones de superficie y lugar y los otros 2 a la construcción de CATVIs que se integran al Proyecto Tren Maya para

*Los Programas presupuestarios pueden ser ejecutados de manera conjunta por diversas Unidades Responsables para el cumplimiento de sus objetivos y metas. No obstante, para fines de recolección de la información del logro de los objetivos establecidos en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), en los reportes se asocia a una Unidad Responsable (UR). Por ello, para facilitar la identificación de las UR, se puede consultar el Estado Analtico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos en Clasificación Funcional-Programática de cada Ramo en la Cuenta Pública 2024.