

## 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		
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>	Alto desarrollo socioeconómico y turístico en el sureste del país	Tasa de variación de los empleos en los estados sureste de México	de los [(Empleos en los estados del sureste en el año t / Empleos en los estados del sureste en el año t-1)-1]*100	Tasa de variación	Estratégico-Eficacia-Anual	1.40	N/A	N/A	N/A
<b>Propósito</b>	Los municipios del sureste del país están conectados con infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo	Porcentaje de municipios conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya	(Total de municipios conectados por las vías férreas del Tren Maya / Total de municipios de la zona de influencia del sureste a conectar por el Tren Maya)*100	Porcentaje	Estratégico-Eficacia-Anual	100.00	N/A	N/A	N/A
<b>Componente</b>	A Infraestructura férrea construida o rehabilitada para la conectividad de los municipios del sureste	Porcentaje de vías férreas construidas o rehabilitadas en el sureste de la república	(Total Kilómetros de vías férreas construidas o rehabilitadas en el año t / Kilómetros de vías férreas programados de construir o rehabilitar en los municipios de la zona de influencia del sureste)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Semestral	100.00	N/A	N/A	N/A
	B Estaciones construidas o rehabilitadas para el funcionamiento del Tren Maya	Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de las estaciones para el Tren Maya	(Sumatoria del avance en la construcción de las estaciones Tren Maya / Total de estaciones Tren Maya)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Semestral	23.16	N/A	N/A	N/A
<b>Actividad</b>	A 1 Celebración de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	Porcentaje de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	(Total de contratos celebrados y vigentes en el año t / Total de contratos programados y vigentes para la construcción o rehabilitación del Tren Maya en el año t)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Trimestral	100.00	100.00	100.00	100.00

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 2 Celebración de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya ante las instituciones correspondientes	Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya ante las gubernamentales		(Número total de permisos, autorizaciones y/o permisos ambientales autorizados en el año t/Número total de autorizaciones y/o permisos ambientales solicitados en el año t)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Trimestral	100.00	25.00	0.00	0.00
PRESUPUESTO										
							<b>Meta anual</b>	<b>Meta al periodo</b>	<b>Pagado al periodo</b>	<b>Avance %</b>
							Millones de pesos	Millones de pesos	Millones de pesos	Al periodo
<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 cuatrimestral, semestral, 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 conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya</b> Sin Información, Sin Justificación										
<b>Porcentaje de vías férreas construidas o rehabilitadas en el sureste de la república</b> Sin Información, Sin Justificación										
<b>Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya</b> Sin Información, Sin Justificación										
<b>Porcentaje de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya</b> <b>Causa :</b> En el periodo que comprenden los meses de enero a marzo del ejercicio fiscal 2022, se formalizó la modificación de los contratos celebrados entre el FONATUR y los consorcios que tienen a cargo la construcción de cinco de los tramos del Proyecto Tren Maya, con la ampliación en monto y plazo de dichos contratos se cumplió con la meta determinada para este indicador. <b>Efecto:</b> Con la formalización de la ampliación en monto y plazos de estos contratos se asegura la continuidad de los trabajos de construcción o rehabilitación de las vías férreas del proyecto. <b>Otros Motivos:</b> No existen										

DATOS DEL PROGRAMA										
<b>Programa presupuestario</b>	<b>K041</b>	<b>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>Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya</b>										
<b>Causa :</b> Con el oficio SGPA/DGIRA/DG-01821-22 del 23 de marzo del 2022, la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA) de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales de México (SEMARNAT) determinó ampliar el plazo de evaluación para el proyecto Tren Maya tramo IV, por lo que no se obtuvo la autorización en materia de impacto ambiental programada.										
<b>Efecto:</b> El incumplimiento de la meta del indicador -debido al atraso en el proyecto ejecutivo y consecuentemente la liberación de los derechos de vía correspondientes- no tiene un efecto negativo sobre la ejecución del proyecto, toda vez que el acuerdo del 22 de noviembre de 2021 publicado en el DOF abre una ventana de oportunidad para llevar a cabo las gestiones ambientales necesarias, tal cual se ha realizado para la modificación de la Autorización de Impacto Ambiental (AIA) de la Fase I del Tren Maya, las AIA provisionales de los T4 y T5, así como las autorizaciones provisionales de cambio de uso de suelo de los tramos 1 al 5, por lo que se continuará con la gestión correspondiente en beneficio positivo, llegado el momento del plazo de evaluación conforme al Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de evaluación de impacto ambiental.										
<b>Otros Motivos:</b> No existen										