

**EVALUACIÓN DE DISEÑO DEL  
PROGRAMA PRESUPUESTARIO K041**

**“PROYECTOS DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS”**

**INFORME FINAL**

**ELABORADO POR:  
EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE PROGRAMAS Y PROYECTOS, S.C.**

**22 DE NOVIEMBRE DE 2021**

## RESUMEN EJECUTIVO

### Antecedentes y justificación del proyecto

La región sureste del país comprende las Entidades Federativas de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán. Éstas tienen desiguales niveles de crecimiento económico y su población presenta rezagos en los niveles de educación y empleo. Asimismo, se identifican problemas de conectividad puesto que las distancias entre zonas urbanas y rurales son diversas, lo que implica que existan atractivos turísticos y culturales desaprovechados y/o rezagados.

Derivado de lo anterior, dentro de la agenda gubernamental del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND), se encuentra el Proyecto Tren Maya, que tiene la finalidad de mejorar la calidad de vida de las personas, cuidar el ambiente y detonar el desarrollo sustentable. El Tren Maya tendrá un recorrido de aproximadamente 1,500 kilómetros que pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán. La mayor parte de su ruta cruzará por derechos de vía ya existentes, como vías férreas, carreteras y tendidos eléctricos, y está orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies y propiciar el ordenamiento territorial de la región.

Para su construcción se cuenta con el Programa presupuestario (Pp) K041 “PROYECTOS DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS”, de nueva creación y de modalidad “K.- Proyectos de Inversión” dentro del Ramo 21 “Turismo”, que tiene el fin de atender y ejecutar todo lo relacionado a la planeación, programación, ejecución, construcción y realización de los aspectos requeridos para la implementación del Tren Maya. El costo total del proyecto, se estima en \$156,000 millones de pesos (mdp), mientras que el presupuesto para el primer año del Pp K041 (2021) asciende a \$33,428 mdp.

### Evaluación de diseño

El presente documento consiste en la Evaluación de Diseño del Pp K041 por encargo de la Dirección General de Seguimiento y Evaluación (DGSE), de la Secretaría de Turismo (SECTUR), que tiene como objetivo la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar la mejora continua de dicho Programa.

Para su realización se llevó a cabo un análisis de gabinete con base en información y fuentes proporcionadas por la DGSE, FONATUR y FONATUR-Tren Maya<sup>1</sup>, así como en estadísticas e información adicional que se encuentra en fuentes oficiales disponibles en Internet y con base en información recabada en reuniones de trabajo sostenidas con los responsables del Programa.

### Contribución del proyecto para el cumplimiento de las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados

El Programa Nacional de Desarrollo (PND) el Programa presupuestario K041 se vincula directamente al Eje 3. “Economía”, Sub Eje Proyectos Regionales. Asimismo, contribuye al Objetivo Prioritario 2 y 4, mediante las siguientes estrategias prioritarias:

---

<sup>1</sup> FONATUR y FONATUR-Tren Maya son las Unidades responsables de la ejecución del Proyecto y del Pp.

2.1. Impulsar proyectos de infraestructura para el desarrollo turístico integral y sostenible en las distintas regiones del país y 4.3. Fortalecer la planeación territorial para el aprovechamiento sostenible, la conservación y ampliación del patrimonio turístico.

Adicionalmente, el proyecto prioritario Construcción del Tren Maya, promueve la atención y desarrollo de las comunidades, por lo que este proyecto impulsa la atención directa de 2 Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS): 8.- Trabajo decente y crecimiento económico y 12. - Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

### **Población potencial y objetivo**

Para el Pp 041 la población potencial se entiende como el total de los municipios de las entidades federativas del sureste del país, las cuales estarán comunicadas por el Tren Maya, mismas que son: Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, mientras que la población objetivo son los 36 municipios por los cuales se construirá el Tren Maya.

### **Matriz de Indicadores para Resultados**

La Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) fue aprobada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), sin embargo, se realizan recomendaciones al considerar que los componentes definidos no son los mínimos suficientes y necesarios para el desarrollo del Pp. La MIR permite obtener información relevante pero presenta limitaciones que, a lo largo del documento, se sugiere sean atendidas a través de propuestas concretas. Así mismo, en este reporte se ha propuesto agregar actividades para todos los componentes, con el propósito de robustecer su función como instrumento de seguimiento del desempeño.

### **Complementariedades y coincidencias con otros programas federales**

No se identificaron programas que impliquen alguna duplicidad mediante la entrega de bienes o servicios con características iguales. Por otra parte, se identificaron seis programas que presentan complementariedad y uno con similitudes.

### **Valoración general y recomendaciones**

El diseño del Pp presenta oportunidades para su mejora que pueden ser atendidas en su mayoría en el corto plazo. La evaluación arrojó una puntuación promedio de 2.45 puntos, lo que refleja que el diseño del Pp es lógico y coherente, pero carece de algunos elementos importantes entre los que destacan:

- No hay suficiente detalle e información sobre los componentes que integran el proyecto.
- Se observaron inconsistencias en la información recibida por parte Fonatur, los documentos públicos sobre el Pp y el Diagnóstico, la cual se sugiere homologar. Se entiende que con el avance del proyecto se reducirán las discrepancias, pero es conveniente mantener información actualizada entre los elementos y documentos que lo integran.
- Como parte del proceso de evaluación, no fue posible tener acceso a documentación que mostrara de manera certera que la alternativa de intervención seleccionada para el proyecto es la óptima. El análisis realizado se enfoca más en la selección de alternativas ferroviarias, no en la identificación de posibles alternativas no ferroviarias.
- En cuanto al diseño operativo, la información disponible no aborda el seguimiento del Pp como el desarrollo de un proyecto de infraestructura. En este sentido, se sugiere incorporar elementos que

permitan realizar un seguimiento más preciso del programa sobre los detalles operativos y de ejecución del Pp.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO .....	2
LISTADO DE ACRÓNIMOS .....	6
INTRODUCCIÓN .....	7
SECCIÓN I. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO .....	8
SECCIÓN II. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA .....	17
SECCIÓN III. DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN .....	22
SECCIÓN IV. DISEÑO OPERATIVO .....	27
SECCIÓN V. CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA .....	37
SECCIÓN VI. CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL .....	39
SECCIÓN VII. COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES .....	41
SECCIÓN VIII. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO .....	42
SECCIÓN IX. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PP .....	46
SECCIÓN X. ANÁLISIS FODA .....	49
SECCIÓN XI. CONCLUSIONES GENERALES .....	55
ANEXOS .....	56

## LISTADO DE ACRÓNIMOS

ACB: Análisis Costo Beneficio

APF: Administración Pública Federal

CONEVAL: Consejo Nacional de Evaluación

DGSE: Dirección General de Seguimiento y Evaluación

FONATUR: Fondo Nacional de Fomento al Turismo

MDP: Millones de pesos

MIR: Matriz de Indicadores para Resultados

MMDP: Miles de millones de pesos

MML: Matriz de Marco Lógico

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

PAE: Programa Anual de Evaluación

PND: Plan Nacional de Desarrollo

Pp: Programa Presupuestario

SFP: Secretaría de la Función Pública

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público

SECTUR: Secretaría de Turismo Federal

TdR: Términos de Referencia

## INTRODUCCIÓN

En el presente documento se presenta la Evaluación de Diseño del Programa presupuestario (Pp) K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, en adelante Programa, por encargo de la Dirección General de Seguimiento y Evaluación (DGSE), de la Secretaría de Turismo (SECTUR). La evaluación fue realizada en cumplimiento a lo establecido en el Programa Anual de Evaluación (PAE) 2021, emitido por las secretarías de Hacienda y Crédito Público (SHCP), de la Función Pública (SFP) y el Consejo Nacional de Evaluación (CONEVAL) y conforme a los Términos de Referencia (TdR) marco elaborados por el CONEVAL y los específicos determinados para esta Evaluación. Los objetivos de la Evaluación de Diseño, de acuerdo con los TdR específicos son los siguientes:

### Objetivo General

- Evaluar el diseño del Programa presupuestario K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar la mejora continua del Programa.

### Objetivos Específicos

- Analizar el problema o necesidad pública que justifica la creación o cambio sustancial del Pp.
- Analizar la pertinencia del diseño del Pp respecto al problema o necesidad pública que busca atender.
- Analizar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad vigente aplicable.
- Analizar la contribución del Pp al cumplimiento de los objetivos de la planeación nacional y estratégicos.
- Identificar posibles complementariedades o similitudes, así como riesgo de duplicidades con otros Pp de la APF.
- Analizar la consistencia del Instrumento de Seguimiento del Desempeño respecto al diseño del Pp.

Para cumplir con estos objetivos, se ha conformado un documento con 11 secciones y 14 anexos. El documento responde a 29 preguntas, conforme a la metodología señalada en los Términos de Referencia.

Las secciones en las que se divide el contenido de la evaluación son las siguientes:

1. Características generales del programa;
2. Problema o necesidad pública;
3. Diseño de la propuesta de atención;
4. Diseño Operativo;
5. Consistencia Programática y Normativa;
6. Contribución a objetivos de la planeación nacional;
7. Complementariedades, similitudes y duplicidades;
8. Instrumento de Seguimiento del Desempeño;
9. Valoración final del diseño del Pp;
10. Análisis FODA;
11. Conclusiones.

La evaluación se realizó mediante un análisis de gabinete con base en información y fuentes proporcionadas por la DGSE, FONATUR y FONATUR-Tren Maya, así como en estadísticas e información adicional que se encuentra en fuentes oficiales disponibles en Internet y con base en información recabada en reuniones de trabajo sostenidas con los responsables del Programa.

## SECCIÓN I. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO

### DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA

Ramo o Dependencia responsable:	21. Turismo
Modalidad del Programa:	K
Iniciales y Clave del Programa Presupuestario:	(PP) K041
Nombre del Programa:	“Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros”
Año de inicio de operación:	2021

### I. ANTECEDENTES

El Pp K041 es de nueva creación y de modalidad “K.- Proyectos de Inversión” dentro del Ramo 21 “Turismo”, con el fin de atender y ejecutar todo lo relacionado a la planeación, programación, ejecución, construcción y realización de los aspectos requeridos para la implementación del Proyecto Tren Maya (a lo largo del documento se utilizará indistintamente la referencia al Pp como Tren Maya), en el sureste de la República Mexicana<sup>2</sup>.

Dentro de la agenda gubernamental del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND), se encuentra el Proyecto Tren Maya, que tiene la finalidad de mejorar la calidad de vida de las personas, cuidar el ambiente y detonar el desarrollo sustentable. El Tren Maya fue conceptualizado como un proyecto regional de desarrollo con el propósito de contribuir a la generación de empleo y a mejorar las condiciones de vida para quienes huyen de la pobreza. Se trata de un proyecto de creación de infraestructura (de transporte ferroviario), lo que resulta relevante para el análisis de selección de alternativas<sup>3</sup>.

El Proyecto Tren Maya se orienta específicamente a la región sureste del país, en los estados de Chiapas, Campeche, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo, parte de la región del sur-sureste del país, en donde “hay 7.3 millones de personas en situación de pobreza, de los cuales el 30% se encuentra en pobreza extrema”<sup>4</sup>.

De acuerdo con la Organización Mundial de Turismo, al cierre del 2018 nuestro país recibió a más de 41.4 millones de turistas internacionales, mismos que se tradujeron en una captación de 22 mil 500 millones de dólares por concepto de divisas, con un gasto promedio por turista de 932.2 dólares. A pesar de lo anterior, el turismo no ha logrado reducir la pobreza ni la pobreza extrema en la región sureste del país. Datos del CONEVAL muestran que en los últimos diez años ha habido 2.94% más pobres y 9.87% más población en pobreza extrema; mientras que, en otras regiones del país, la pobreza se ha reducido.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> El Pp K041 se creó en 2021, en sustitución del Pp R023 “Provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga” que en 2020 tuvo asignado en el PEF un monto de \$ 2,500,000,000 pesos MN (Ver: [https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2020/docs/21/r21\\_ppcer.pdf](https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2020/docs/21/r21_ppcer.pdf)).

<sup>3</sup> Programa Nacional de Desarrollo, páginas 21 y 29. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de julio. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019)

<sup>4</sup> Tren Maya, E. (2021). Eje Económico. Obtenido de FONATUR Tren Maya: <https://www.trenmaya.gob.mx/desarrollo-economico>.

<sup>5</sup> CONEVAL. (2019). Diez Años de medición de pobreza multidimensional en México, Avances y desafíos en política social, Medición de la pobreza serie 2008-2018. Obtenido de Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/PobrezalInicio.aspxDATATUR>. (2018). Resultados de la Actividad Turística 2018. Obtenido de Secretaría de Turismo; México: [https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2018-12\(ES\).pdf](https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2018-12(ES).pdf)

Es por ello, que el PND contempla la realización del Proyecto Tren Maya, el cual pretende conectar y promover el desarrollo turístico y urbano, mediante la creación de empleos, el impulso al desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente y cultural (desalentando actividades como la tala ilegal, tráfico de especies y mantenimiento y conservación del patrimonio tangible e intangible del sureste) y propiciando el ordenamiento territorial de esa región.

En el año 2019 el Foro Económico Mundial realizó un estudio en materia de Viajes y Turismo, sobre la competitividad a nivel internacional en donde se destaca que México resultó clasificado como el país número 19 con mayor demanda turística. Sin embargo, también fueron expuestas las deficiencias en cuanto a: 1) Infraestructura terrestre y portuaria (posición 75 en ranking internacional); 2) Cuidado medioambiental (posición 108 en ranking internacional) y 3) Seguridad (posición 126 en ranking internacional), el estudio observa que el país no puede explotar todo su potencial turístico, ya que estos pilares vulneran su competitividad<sup>6</sup>.

Asimismo, en la región existe una integración de ciudades que por su dinamismo económico comienzan a adquirir importancia en el ámbito nacional, demandando crecientes volúmenes de bienes y mercancías, los cuales están siendo movidos casi en su totalidad por vía carretera.

En conjunto estas valoraciones ayudan a entender la necesidad de generar la infraestructura necesaria para fortalecer, potenciar y distribuir el sistema de transporte en la zona sureste del país; con lo cual se beneficiaría directamente la movilidad de pasajeros, carga y vigorizar la capacidad turística de México.<sup>7</sup>

## **II. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA QUE SE BUSCA ATENDER**

La región sureste del país comprende las Entidades Federativas de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán. Éstas tienen desiguales niveles de crecimiento económico y su población presenta rezagos en los niveles de educación y empleo. Asimismo, se identifican problemas de conectividad puesto que las distancias entre zona urbanas y rurales son diversas, lo que implica que existan atractivos turísticos y culturales desaprovechados y/o rezagados.

El problema público para resolver se encuentra íntimamente ligado a los factores estructurales que impiden el desarrollo integral y sostenible de la región, mismos que impactan en las y los ciudadanos que viven en los estados del sureste del país. El desarrollo sostenible “reúne tres aristas interdependientes: economía, medio ambiente y sociedad, relación que se traduce en desarrollo económico y social respetuoso con el medio ambiente, es decir, desarrollo soportable en lo ecológico, viable en lo económico, y equitativo en lo social” (SEMARNAT, 2018). La definición del problema, como se encuentra definido en el Diagnóstico del programa presupuestario que se evalúa, es:

“Los municipios del sureste del país enfrentan limitaciones de conectividad en materia de infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo.”

---

<sup>6</sup> WEF. (2019). The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019, Travel and Tourism at a Tipping Point; World Economic Forum. Obtenido de [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TTCR\\_2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2019.pdf)

<sup>7</sup> FONATUR y FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. (2020-2021). Diagnóstico del Programa Presupuestario K041 “Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros”.

### III. ALINEACIÓN A LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES

#### a) PLAN NACIONAL DE DESARROLLO (PND)

En el PND el Programa presupuestario K041 se vincula directamente al Eje 3. “Economía”, Sub Eje Proyectos Regionales, y en el cual se señala, específicamente lo siguiente:

“El Tren Maya es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio. Tendrá un recorrido de mil 525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán. La mayor parte de su ruta pasará por derechos de vía ya existentes, como vías férreas, carreteras y tendidos eléctricos, tendrá 15 estaciones y requerirá de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos que provendrán de fuentes públicas, privadas y sociales.

El Tren Maya es un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies y propiciar el ordenamiento territorial de la región. Se procurará integrar a la obra y a sus beneficios a los pobladores; se gestionarán los derechos de vía que aún no se tengan mediante acuerdos con los propietarios de los terrenos respectivos; se buscarán acuerdos benéficos en los casos en los que las vías de propiedad federal se encuentren invadidas y se pedirá la aprobación de las comunidades y pueblos originarios mediante consultas.” (PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, 2019)

#### VINCULACIÓN INDIRECTA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO K041 CON LOS EJES DEL PND

Eje 1. Política y Gobierno:

- Subeje Cambio de paradigma en seguridad: Garantizar empleo, educación, salud y bienestar mediante la creación de puestos de trabajo, [...] la inversión en infraestructura [...] y por medio del programa regional y coyuntural de desarrollo: Tren Maya.
- Subeje: Migración: soluciones de raíz: Se espera que [...] los proyectos regionales de desarrollo actúen como "cortinas" para captar el flujo migratorio en su tránsito hacia el norte: el Tren Maya, [...] generarán empleos y condiciones de vida digna para atraer y anclar a quienes huyen de la pobreza.

Eje 2. Política Social:

- Subeje: Construir un país con bienestar: El objetivo más importante del gobierno de la Cuarta Transformación es que en 2024 la población de México esté viviendo en un entorno de bienestar. En última instancia, [...] los proyectos regionales [...] están orientados a ese propósito sexenal.
- Subeje: Desarrollo sostenible: El gobierno de México está comprometido a impulsar el desarrollo sostenible [...] Por ello, el Ejecutivo Federal considerará en toda circunstancia los impactos que tendrán sus políticas y programas en el tejido social, en la ecología y en los horizontes políticos y económicos del país. Además, se guiará por una idea de desarrollo que subsane las injusticias sociales e impulse el crecimiento económico sin provocar afectaciones a la convivencia pacífica, a los lazos de solidaridad, a la diversidad cultural ni al entorno.

#### b) ALINEACIÓN A LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA SECTORIAL DE TURISMO

El presente programa presupuestario contribuye al Objetivo Prioritario 2 y 4, mediante las siguientes estrategias prioritarias:

- 2.1. Impulsar proyectos de infraestructura para el desarrollo turístico integral y sostenible en las distintas regiones del país.
- 4.3. Fortalecer la planeación territorial para el aprovechamiento sostenible, la conservación y ampliación del patrimonio turístico.

### ***c) VINCULACIÓN AL PROGRAMA INSTITUCIONAL 2020-2024 DEL FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO***

#### **Estrategia prioritaria 1.1. Impulsar los mecanismos e instrumentos que permitan la ejecución del Proyecto Regional Tren Maya desde un enfoque sostenible y democrático**

1.1.1. Gestionar la obtención de los recursos técnicos y económicos necesarios para el desarrollo del Proyecto Regional Tren Maya.

1.1.2. Coordinar la celebración de convenios, mesas de trabajo y demás mecanismos de colaboración con dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno, organismos nacionales e internacionales, así como con los sectores privado y social para el desarrollo del proyecto.

1.1.3. Gestionar los instrumentos normativos necesarios para el desarrollo del Proyecto Regional Tren Maya.

1.1.4. Proponer programas de desarrollo turístico que permitan la participación de las comunidades, pueblos originarios y del sector privado en el Proyecto Regional Tren Maya.

#### **Estrategia prioritaria 1.2. Colaborar con FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. en la gestión de autorizaciones y permisos para el desarrollo del Proyecto Regional Tren Maya en un marco de desarrollo sostenible y de bienestar social.**

1.2.1. Proponer alternativas técnicas, jurídicas y administrativas, entre otras, que permitan el desarrollo del Proyecto Regional Tren Maya.

1.2.2. Elaborar estudios en materia de planeación turística, para integrar los recursos, así como los atractivos naturales y culturales en las zonas de influencia de las estaciones del Tren Maya.

1.2.3. Gestionar productos turísticos que contribuyan al desarrollo económico y al ordenamiento territorial, acordes con la vocación y el potencial de los sitios ubicados en las zonas de influencia de las estaciones del Tren Maya.

### ***d) VINCULACIÓN AL PROGRAMA INSTITUCIONAL 2020-2024 FONATUR-TREN MAYA, S.A. DE C.V.***

Estrategia 1.1 Fomentar la colaboración con los actores involucrados en el desarrollo e implementación del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya a fin de promover la participación ciudadana y la coordinación interinstitucional.

1.1.1. Fomentar el diálogo, mesas de trabajo y/o comités con los ciudadanos involucrados en el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya, a fin de conocer y atender sus inquietudes

y necesidades.

1.1.2. Promover la colaboración con dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno, academia y organismos de la sociedad civil a nivel nacional e internacional que promuevan su colaboración y participación en el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

Estrategia 1.2 Gestionar todos los servicios, acciones y obras requeridas para el diseño, planeación, construcción y seguimiento de los proyectos relacionados con el Tren Maya y sus áreas de influencia.

1.2.1. Adquirir y administrar las reservas territoriales, superficies de tierra, lotes y/o terrenos, así como de permisos respectivos y de uso de suelo para el desarrollo del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

1.2.2. Tramitar las asignaciones y permisos medioambientales, sociales, de conservación, salvamento, rescate arqueológico y culturales requeridos en la construcción y operación del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

1.2.3. Supervisar los servicios prestados para el desarrollo de las obras de construcción de las vías ferroviarias del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

Estrategia 1.3 Ejecutar y dar seguimiento a las acciones requeridas para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria denominada Tren Maya, en sus diversos servicios de carga y de pasajeros.

1.3.1. Elaborar y/o contratar estudios, investigaciones, análisis y diagnósticos sociales, culturales, ambientales, económicos, antropológicos, arqueológicos, de movilidad, turísticos y todos aquellos necesarios en la construcción, operación y mantenimiento del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

1.3.2. Administrar los servicios prestados para el desarrollo de las obras de construcción, operación, explotación y mantenimiento de la infraestructura, estructura y superestructura del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

1.3.3. Realizar la creación, mantenimiento y desarrollo de instalaciones en los bienes requeridos para el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

#### ***e) ALINEACIÓN A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)***

El proyecto prioritario Construcción del Tren Maya, promueve la atención y desarrollo de las comunidades, por lo que este proyecto impulsa la atención directa de 2 ODS<sup>8</sup>:

✓ ODS 8.- Trabajo decente y crecimiento económico.

---

<sup>8</sup> Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Obtenido de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

✓ ODS 12. - Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

- **ODS número 8.- Trabajo decente y crecimiento económico:**

Este objetivo tiene por finalidad el promover el crecimiento económicos sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

- **ODS número 12.- Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles:**

Este objetivo tiene por finalidad hacer más y mejor con menos. También se trata de desvincular el crecimiento económico de la degradación medioambiental, aumentar la eficiencia de recursos y promover estilos de vida sostenibles.

#### **IV. OBJETIVOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO**

##### **Fin del programa presupuestario:**

*Contribuir al desarrollo socioeconómico y turístico en el sureste mexicano con infraestructura ferroviaria para el traslado de pasajeros, carga y turismo.*

##### **Objetivo general del programa:**

*Los municipios del sureste del país están conectados con infraestructura ferroviaria para el traslado de pasajeros, carga y turismo.*

##### **Objetivos específicos:**

- Vías férreas construidas y rehabilitadas para el funcionamiento del Tren Maya.
- Estaciones construidas y rehabilitadas para el funcionamiento del Tren Maya.
- Ejecución de contrataciones con proveedores, dependencias y otras organizaciones para la realización de obras de infraestructura del Tren Maya.
- Formalización de convenios de colaboración y coordinación con las dependencias y entidades de los tres niveles de gobierno para la construcción de las vías férreas e infraestructura ferroviaria.

#### **V. DESCRIPCIÓN DE LOS BIENES O SERVICIOS QUE OTORGA.**

Se contempla la construcción de un tren de pasajeros y de carga que considera una ruta proyectada de aproximadamente 1,500 km y pasar por los cinco Estados de la región. Cuatro de los cinco estados contemplados en la ruta del Tren cuentan con infraestructura ferroviaria previa, excepto Quintana Roo. En el caso de Campeche, de los ocho municipios considerados en el trazo de ruta, el 90% de ellos cuenta con infraestructura ferroviaria en operación; Chiapas tiene contemplado un municipio, el cual tiene infraestructura ferroviaria en operación; Tabasco tiene dos municipios proyectados con infraestructura ferroviaria en operación; y Yucatán, tiene seis de 17 municipios, es decir, el 35%, con infraestructura ferroviaria en operación, diez municipios tienen infraestructura ferroviaria sin operación, lo que significa el 60%, y solo un municipio no cuenta con infraestructura.

El Diagnóstico contempla el desarrollo de 7 tramos<sup>9</sup>, conforme se enlistan a continuación:

- Tramo 1, denominado Selva 1, Palenque - Escárcega, con una longitud aproximada de 227 km;
- Tramo 2, denominado Golfo 1, Escárcega - Límite del Estado Campeche, con una longitud aproximada de 244 km;
- Tramo 3, denominado Golfo 2, Límite del Estado Campeche - Izamal, con una longitud aproximada de 150 km;
- Tramo 4, denominado Golfo 3, Izamal - Cancún, con una longitud aproximada de 257 km;
- Tramo 5, denominado Caribe 2, Cancún - Tulum, con una longitud aproximada de 119 km;
- Tramo 6, denominado Caribe 1, Tulum - Bacalar, con una longitud aproximada de 220 km;
- Tramo 7, denominado Selva 2, Bacalar - Escárcega, con una longitud aproximada de 285 km.

De acuerdo con el Análisis Costo Beneficio (ACB) del proyecto, como parte del desarrollo del mismo se definieron 30 estaciones para la llegada y salida de trenes; de las cuales, 12 serán estaciones de paso y 18 estaciones con polo de desarrollo. No obstante, se identificaron algunas contradicciones al respecto con otros documentos proporcionados por FONATUR para esta evaluación, en las que se señala que el proyecto tendría de 15 a 21 estaciones y 14 paraderos. Se asume que la definición de éstas aún no es definitiva, lo que tendrá impacto en algunas de las consideraciones que se hacen a lo largo de este ejercicio de evaluación<sup>10</sup>.

## **VI. POBLACIÓN POTENCIAL Y OBJETIVO**

Para el Pp 041 la población potencial se entiende como el total de los municipios de las entidades federativas del sureste del país, las cuales estarán comunicadas por el Tren Maya, mismas que son: Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, mientras que la población objetivo son los municipios por los cuales se construirá el Tren Maya.

Se considera importante aclarar que el Pp está enfocado al desarrollo de infraestructura de modalidad K. En este sentido, su objetivo se encuentra acotado a la dotación de infraestructura ferroviaria a través de los componentes que integran el proyecto. En fases posteriores, ya que se encuentre en operación el proyecto, podrán integrarse nuevos Pp como parte de su operación y funcionamiento. En esas etapas podría modificarse la población objetivo y potencial.

### ***Población Potencial***

En el Diagnóstico se identifica como población potencial al total de los municipios de las entidades federativas del sureste del país, las cuales son: Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán.

---

<sup>9</sup> Con base en el Análisis Costo Beneficio (FONATUR, 2019), sección 5.1. Descripción general del proyecto, página 200.

<sup>10</sup> Como parte de las recomendaciones realizadas en la evaluación, se sugiere actualizar los componentes, en lugar de tramos considerar los elementos que integran el Pp. En particular, se sugiere utilizar los componentes referenciados en el Análisis Costo Beneficio: Trazo, 2. Estaciones, 3. Características generales, 4. Componentes del proyecto, 5. Vías Férreas, 6. Material Rodante, 7. Sistemas y, 8. Talleres, depósitos de trenes y bases de mantenimiento.

Para el año 2020, de acuerdo con el Diagnóstico, las poblaciones totales de cada entidad fueron las siguientes<sup>11</sup>:

- Campeche: Población total de 928,363 de personas, de las cuales “471,424 eran mujeres y 456,939 eran hombres”.
- Chiapas: Población total de 5,543,828 de personas, de las cuales “2,837,881 eran mujeres, y 2,705,947 eran Hombres”.
- Tabasco: Población total de 2,402,598 personas, de las cuales “1,228,927 eran Mujeres y 1,173,671 eran Hombres”.
- Yucatán: Población de 2,320,898 de personas, de las cuales “1,180,619 eran Mujeres y 1,140,279 eran Hombres”.
- Quintana Roo: Población total de 1,857,985 de personas, de las cuales “921,206 Mujeres y 936,779 Hombres”.

### **Población Objetivo**

En el Diagnostico está considerada conforme a la población de los municipios por los que pasará el trazo del Tren Maya, la cual se encuentra identificada y delimitada a 36 municipios, como sigue<sup>12</sup>:

- Chiapas: La Libertad y Palenque,
- Tabasco: Balancán, Emiliano Zapata y Tenosique,
- En Campeche: Calkini, Campeche, Champotón, Hecelchakán, Tenabo, Candelaria, Escárcega, Calakmul.
- Yucatán: Bokobá, Cacalchén, Chemax, Chocholá, Halachó, Izamal, Kanasin, Kantunil, Kopomá, Maxcanú, Mérida, Sudzal, Tinum, Tixkokob, Tixpéhual, Uayma, Umán, Valladolid y Yaxcabá.
- En Quintana Roo: Cozumel, Felipe Carrillo Puerto, Othón P. Blanco, Benito Juárez, Lázaro Cárdenas, Solidaridad, Tulum, Bacalar y Puerto Morelos.

## **VII. PRESUPUESTO APROBADO**

El avance de estudios técnicos y de la obra ha permitido calcular los montos de inversión a nivel de ejecución de obra. El costo total del proyecto se estima en \$156,000 387 millones de pesos (mdp), de los cuales \$21,428 mdp corresponden al impuesto al valor agregado (IVA) aplicable<sup>13</sup>.

- El costo del Proyecto correspondiente a la infraestructura férrea, material rodante y señalización asciende a \$125,387 mdp sin incluir IVA.
- Costos asociados al desarrollo del proyecto tales como:
  - \$647 mdp, correspondientes a la adquisición del derecho de vía y
  - \$8,539 mdp correspondientes a las adecuaciones a la autopista Mérida-Cancún que compartirá derecho de vía con el Tramo 4 (Izamal-Cancún) del Proyecto.
- Por último, el Proyecto requerirá reinversiones en el material rodante por un total de \$7,150.0 mdp sin IVA de los cuales \$3,575 serán desembolsados en 2033 y el remanente se desembolsará en 2043.

<sup>11</sup> Cuéntame de México. INEGI. Obtenido de: <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/default.aspx?tema=P>

<sup>12</sup> Tren Maya (2021). Eje Proyecto Técnico. Información por Estados. Obtenido de FONATUR Tren Maya: <https://www.trenmaya.gob.mx/desarrollo-economico/>

<sup>13</sup> FONATUR (2019). Análisis Costo Beneficio del Programa y Proyecto de Inversión Construcción del Tren Maya, sección 5.8. Monto total de inversión del proyecto, página 262.

El presupuesto para el primer año del Pp K041 (2021) se presenta en la siguiente tabla.

<i>RECURSOS PRESUPUESTARIOS</i>	
Capítulo de gasto	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	\$0.00
2000 Materiales y suministros	\$0.00
3000 Servicios generales	\$4,640,032,583.63
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$232,426,867.02
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$7,424,475,824.13
6000 Inversión pública	\$21,128,805,984.61
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	\$0.00
8000 Participaciones y aportaciones	\$0.00
9000 Deuda pública	\$0.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$33,425,741,259.39</b>

**Fuente:** Información proporcionada por Fonatur.

## SECCIÓN II. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA

### *a. Verificación del diagnóstico*

1. Con fundamento en el numeral Vigésimo Primero de los Lineamientos de Evaluación, todos los Pp nuevos o con cambios sustanciales deberán elaborar un diagnóstico. En este sentido, ¿el Pp cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública que justifica el diseño del Pp?

**Respuesta: Sí**

**Dado que no procede una valoración cuantitativa, la respuesta atiende a las siguientes consideraciones específicas.**

El Pp sí cuenta con un Diagnóstico que presenta una problemática definida con claridad. La problemática está definida en el mismo como “Los municipios del sureste del país enfrentan limitaciones de conectividad en materia de infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo”. El Diagnóstico cumple con la estructura señalada por el Consejo Nacional de Evaluación (CONEVAL) en los “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación”, mismo que fue puesto a disposición de los Titulares de las Dependencias de la Administración Pública Federal el 29 de agosto de 2019 mediante los oficios No 419-A-19-0788 y VQZ.SE.164/19.

Si bien el diagnóstico contempla todos los apartados referidos en el documento antes mencionado, se identificaron elementos del documento que presentan áreas de oportunidad. En particular las referentes a: 1) la definición del problema público que se busca atender sus causas y efectos, 2) el planteamiento de alternativas vinculadas a las soluciones del problema, 3) efectos diferenciados en medio ambiente y, 4) el desglose del presupuesto total del proyecto.

Las observaciones puntuales y propuestas de mejora sobre estos temas serán abordadas a lo largo de esta evaluación, de manera específica en las respuestas a las preguntas 2, 3, 4, 5, 8, 10, 11 y 20.

Es importante destacar que, dado que la Modalidad del Programa es K, “Proyectos de Inversión”, el diagnóstico debe centrarse en los elementos específicos que inciden sobre el desarrollo de la infraestructura prevista. Si bien la Entidad cuenta con información suficiente, ésta no está plasmada con detalle en el diagnóstico. Por ejemplo, de acuerdo con el Análisis Costo Beneficio, el proyecto consiste en 1,502 km de vía con 30 estaciones localizadas en grandes ciudades<sup>14</sup>. El proyecto se presenta dividido en 7 tramos claramente identificados.

En este orden de ideas, el Diagnóstico debería contemplar un análisis más detallado del proyecto desde la perspectiva del desarrollo de infraestructura, identificando diversos elementos relevantes como la descripción de la infraestructura existente por tramos, detalle de los componentes que integran el proyecto, estado de las actividades necesarias para su ejecución (proyecto ejecutivo, trámites, permisos, liberación de derechos de vía, entre otros)

<sup>14</sup> Análisis Costo Beneficio, página 200.

### Identificación del problema

## 2. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta con las características siguientes?

### Criterios de valoración:

- Se define de manera clara, concreta, acotada y es único (no se identifican múltiples problemáticas).
- Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
- Identifica a la población objetivo de manera clara, concreta y delimitada.
- Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no solo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).

### Respuesta:

#### Con evidencia

#### Nivel 4

- Se define de manera clara, concreta, acotada y es único (no se identifican múltiples problemáticas).*

El problema se define de manera clara, acotada y es único. La sintaxis es correcta. Sin embargo, la definición del problema establece que la limitación de conectividad para la movilidad de pasajeros, carga y turismo es ferroviaria únicamente, cuando podría ser debido a otras causas, tal y como lo sugiere el mismo diagnóstico<sup>15</sup>. Por lo anterior se plantea una propuesta que contemple la posibilidad de que sea un universo más amplio de causas, las que limitan el crecimiento económico y turístico de la región.

#### Propuesta

*“Los municipios del sureste del país enfrentan restricciones de conectividad y de transporte eficiente que limitan el crecimiento económico y turístico de la región”.*

El árbol del problema y su justificación se presentan en el Anexo 2. Árbol del Problema de este documento.

- Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.*

El problema se formula como un hecho negativo, que puede ser revertido. En términos de sintaxis, no se tienen observaciones.

- Identifica a la población objetivo de manera clara, concreta y delimitada.*

El Pp identifica a las poblaciones potencial y objetivo de manera clara. Se identifica como población potencial al total de los municipios de las entidades federativas del sureste del país, las cuales son: Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, y como población objetivo a los Municipios en los cuales se construirá el Tren Maya.

- Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no solo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).*

El problema sí identifica un cambio sobre la población objetivo (en este caso “Los municipios del sureste del país”) ya que con la intervención, tendrán conectividad a través de infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo.

---

<sup>15</sup> De acuerdo con La Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados, publicada por el CONEVAL, “El problema no debe ser expresado como la ausencia de un servicio o de un bien; es decir, no se debe confundir el problema con la falta de una solución”.

### **b. Análisis del problema**

#### **3. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp se sustenta en los siguientes elementos?**

##### **Criterios de valoración:**

- a) Es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.
- b) Se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.
- c) Considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.
- d) Se encuentra caracterizado en un contexto territorial.

##### **Respuesta:**

##### **Con evidencia**

**Nivel 2:** Se contabilizan las respuestas a los incisos b) y d).

- a) *Es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.*

No es consistente, ya que el diagnóstico presenta información de la problemática de rezago social de la región y no necesariamente como se vincula esta con la movilidad de las personas, carga y turismo. Por lo anterior no resulta claro que al solucionar el problema, se reduzcan las disparidades regionales. De la información presentada en el diagnóstico, no se desprende que exista una relación directa entre infraestructura ferroviaria, y niveles de pobreza o rezago. Destaca que el único estado que actualmente no cuenta con infraestructura ferroviaria, Quintana Roo, es la entidad con menores niveles de pobreza (ver Tabla. Diagnóstico de la infraestructura en el sureste del país y Tabla. Pobreza Estatal - rezago social).

Se sugiere incorporar como parte del diagnóstico, información basada en estadísticas oficiales o algún análisis que permita vincular o relacionar la situación que enfrentan los municipios del sureste del país en materia de movilidad de pasajeros, carga y turismo con los niveles de pobreza o desarrollo. Entre los elementos de información que pueden utilizarse para el análisis, están las estimaciones de derrama económica por turismo y generación de empleos señaladas en el documento de Análisis Costo Beneficio (ACB). Adicionalmente, se sugiere actualizar la información presentada sobre pobreza, de acuerdo con los datos más recientes publicados por el CONEVAL).

- b) *Se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.*

El problema sí se encuentra contextualizado en términos de las variables relevantes para el proyecto. Se presenta información sobre pobreza, así como un análisis de conectividad, indicando que la situación actual no es óptima.

- c) *Considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.*

No se identifica en el diagnóstico, pero sí en el ACB, por lo que se sugiere incorporarlo al diagnóstico.

- d) *Se encuentra caracterizado en un contexto territorial.*

Si, se identifican las entidades federativas y los municipios por los cuales pasará el trazo del Tren Maya.

**4. ¿El problema o necesidad pública identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente?**

**Respuesta:**

**No aplica**

En opinión del equipo de evaluadores, no aplica la pregunta para este Pp.

De acuerdo con el propio diagnóstico, “el Programa Presupuestario tiene como consideración para su cumplimiento la realización de programas y proyectos de inversión, motivo por el cual se señala como no aplicable la descripción de afectaciones en grupos poblaciones diferenciados”.

Como se refiere en la respuesta a la pregunta 8 de la evaluación, la población objetivo se debe entender como el área de influencia del proyecto. En particular, las entidades federativas por las que pasa el trazo como población potencial y los municipios por los que pasa el trazo como población objetivo. En este contexto, el proyecto identifica los territorios por los cuales pasará el proyecto, indicando la dotación de infraestructura que lo integra (los componentes del proyecto).

Al estar definido el proyecto como dotación de infraestructura en municipios definidos con claridad, no se prevee que la dotación de infraestructura tenga efectos diferenciados. Una vez que opere el proyecto, en un nuevo Pp disiento de la modalidad K, podrá tener afectaciones sobre grupos poblacionales, pero no en este momento del ciclo de vida del proyecto.

**5. ¿El problema o necesidad pública identifica sus causas y efectos considerando las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es resultado directo de las principales **causas** identificadas en el análisis de la problemática.
- b) Se vincula directamente con los principales **efectos** identificados en el análisis de la problemática.
- c) Existe **lógica causal** entre sus causas y efectos, incluyendo aquellas causas que no son atribución directa del Pp, pero inciden directamente en el problema público.
- d) Presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente o, en su caso, la justificación de por qué no aplica en la pregunta 4.

**Respuesta: Nivel 1:** Se contabiliza la respuesta al inciso a).

*a) Es resultado directo de las principales causas identificadas en el análisis de la problemática.*

Sí. El problema público es resultado directo de las causas identificadas en el análisis de la problemática. Sin embargo, existen observaciones que se señalan en la respuesta a la pregunta dos. La propuesta sugerida se encuentra en los Anexos 1 y 2 de este documento.

*b) Se vincula directamente con los principales efectos identificados en el análisis de la problemática.*

No se identifica información que permita vincular de manera directa los efectos de la intervención, en este caso el desarrollo del Tren Maya, a menores niveles de pobreza, o a mayor desarrollo socioeconómico. La propuesta sugerida se encuentra en el Anexo 2 de este documento.

*c) Existe lógica causal entre sus causas y efectos, incluyendo aquellas causas que no son atribución directa del Pp, pero inciden directamente en el problema público.*

Como parte de la evaluación, en el árbol de problema se elaboró un análisis causal que buscó relacionar el origen (causas) de la problemática con sus efectos. Pero no se considera que se establezca con claridad una relación causal. No se incluyen elementos que permitan inferir que el “bajo desarrollo socioeconómico y turístico en el sur del país” sea consecuencia o esté relacionado con que “Los municipios del sureste del país enfrentan limitaciones de conectividad en materia de infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo”. Se sugiere robustecer el análisis con evidencia empírica sobre esta relación causal.

*d) Presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente o, en su caso, la justificación de por qué no aplica en la pregunta 4.*

No se presenta un análisis diferenciado de causas y efectos por grupos de población, territorios o medio ambiente.

### Sección III. Diseño de la propuesta de atención

#### a. *Objetivos*

#### 6. ¿El objetivo central del Pp cuenta con las características señaladas a continuación?

##### **Criterios de valoración:**

- Identifica a la población objetivo del Pp, es decir, aquella que presenta el problema o necesidad pública que el Pp tiene planeado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad.
- Identifica el cambio que el Pp busca generar en la población objetivo.
- Es único, es decir, no se definen múltiples objetivos.
- Corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental.

##### **Respuesta:**

##### **Con evidencia, Nivel 4, se contabilizan todos los criterios de valoración.**

El programa cuenta con un objetivo central definido. Sin embargo, de acuerdo con la recomendación establecida en la respuesta a la pregunta 2, se incluye una propuesta de objetivo central que es consistente con la problemática y con las soluciones propuestas en el Anexo 3. El objetivo se define como “Los municipios del sureste del país se encuentran conectados a través de alternativas de transporte eficiente que promueven el crecimiento económico y turístico de la región”.

##### *a) Identifica a la población objetivo del Pp, es decir, aquella que presenta el problema (...)*

El objetivo central identifica a la población objetivo como “Los municipios del sureste del país”. Al respecto, no se omite señalar que la definición del objetivo central establecido en el Diagnóstico se refiere a la población potencial, y no a la población objetivo. En el diagnóstico no se establecen criterios de elegibilidad, pero en el ACB se hace referencia a 12 criterios (ver respuesta a pregunta 12). No se presenta un análisis o elementos que permitan validar el cumplimiento de los criterios como parte de la selección de las mejores alternativas para los componentes del proyecto. Adicionalmente, los criterios de elegibilidad mencionados hacen referencia únicamente a la definición del trazo.

En el contexto del Pp K041, la población objetivo se podría definir como los municipios en los cuales se construirá el Tren Maya que serán dotados de infraestructura ferroviaria. Por lo anterior, se sugiere incorporar como parte del documento los criterios que determinan la dotación de infraestructura necesaria, por ejemplo, definir con claridad cuáles son los criterios de elegibilidad de los todos los componentes (ubicación de estaciones, paraderos, trazo, tipo de estación (pasajeros, carga, etc.) entre otros.).

##### *b) Identifica el cambio que el Pp busca generar en la población objetivo.*

El objetivo central identifica el cambio que busca generar en la población objetivo, en particular, conectividad “con infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo”. Como se refirió al inicio de la respuesta, se incluye una propuesta de objetivo que responde de mejor manera a lo establecido en la MML (Ver Anexo 3), y a la propuesta de problema público planteada en la respuesta a la pregunta 2.

##### *c) Es único, es decir, no se definen múltiples objetivos.*

El objetivo central, como está definido, es único.

##### *d) Corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental.*

El objetivo corresponde a la solución del problema que origina la intervención. Sin embargo, como se precisó en la respuesta a la pregunta 2, el problema presenta áreas de oportunidad, ya que define a la solución como parte de la problemática, por lo cual se generó una propuesta de actualización.

**b. Bienes y Servicios**

**7. ¿El diseño del Pp contiene los bienes y/o servicios suficientes y necesarios para alcanzar el objetivo central del Pp, considerando su factibilidad normativa, técnica y presupuestaria?**

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 3: Cumple los criterios 1,2 y 3**

El diseño del Pp no contiene los bienes y servicios mínimos suficientes y necesarios para alcanzar el objetivo central y corresponde a la solución de las causas definidas en el problema central. Conforme se establece en la MML, los componentes establecidos deben ser los mínimos suficientes y necesarios para lograr el propósito del Pp.

De acuerdo con el documento de ACB, los componentes del proyecto son: 1. Trazo, 2. Estaciones, 3. Características generales, 4. Componentes del proyecto, 5. Vías Férreas, 6. Material Rodante, 7. Sistemas y, 8. Talleres, depósitos de trenes y bases de mantenimiento. Los detalles se presentan en la sección 5.2 Componentes del proyecto del ACB<sup>16</sup>.

Si bien la MIR no incluye referencia a todos los componentes enlistados en el ACB, se incluyen los referentes a vías férreas y estaciones, por lo que se recomienda trabajar en el diseño de indicadores relacionados con los componentes de: material rodante, sistemas, trazo, talleres, depósitos y bases de mantenimiento.

Adicionalmente, como parte del ACB se incluyen los elementos normativos, técnicos y presupuestales necesarios para alcanzar el objetivo del Pp. En el documento se establece como conclusión, en relación con la factibilidad del proyecto lo siguiente:

Factibilidad técnica: "(...) el proyecto del Tren Maya, con la información generada por el pre trazo, el análisis de la demanda, y la Ingeniería Básica, es técnicamente viable, ofreciendo un servicio a pasajeros, tanto nacional como internacional y de carga/mercancías, de altos estándares de calidad, seguro, eficiente y competitivo."

Factibilidad legal: El estudio concluye que, de acuerdo con análisis realizado, es factible su obtención favorable en caso de que se tramiten "las autorizaciones ante la autoridad, dependencia y/u organismo correspondiente" y se cumplan "plazos para la obtención de la autorización correspondiente". En relación con la factibilidad ambiental, se refieren los estudios incluyendo su estatus actual y fecha prevista de conclusión.

En términos presupuestarios, se considera factible el proyecto, tanto en términos de disponibilidad de recursos, como de su viabilidad socioeconómica.

Como propuesta, en el Anexo 3. Árbol de Objetivos se incluye una propuesta de objetivo central, causas y efectos consistente con la propuesta presentada en las respuestas a las preguntas 2 y 5. De esa propuesta, será posible identificar componentes e indicadores para cubrir los aspectos sugeridos en esta pregunta.

---

<sup>16</sup> Estos componentes se encuentran referenciados en el ACB, sin embargo, deberían establecerse con detalle como parte del Diagnóstico del Pp.

### c. Poblaciones

#### 8. ¿Las poblaciones potencial, objetivo y atendida del Pp se encuentran correctamente identificadas?

##### **Criterios de valoración:**

- El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
- El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
- El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
- Las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, por ejemplo: diagnóstico, documento normativo, lineamientos operativos, Instrumento de Seguimiento del Desempeño, entre otros.

##### **Respuesta: Con evidencia**

##### **Nivel 4, se contabilizan todos los criterios de valoración.**

a) *El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad (...)*

El Diagnóstico identifica a la población potencial como el “total de los municipios de las entidades

- b) *federativas del sureste del país<sup>17</sup> y a la población objetivo como aquella que “consiste en los Municipios en los cuales se construirá el Tren Maya”. El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial (...)*

Sí. En el Diagnóstico del Pp, la población objetivo “consiste en los Municipios en los cuales se construirá el Tren Maya”.

c) *El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal (...)*

El Pp no distingue a la población atendida por ejercicio fiscal, ya que no se prevén actualizaciones en ésta. Para efectos del Pp, se considera que la población atendida y la población objetivo son las mismas, con la salvedad de que la población atendida se concretará una vez que los componentes del proyecto se encuentren terminados y “entregados”. Por lo anterior no se considera necesario distinguir a la población atendida por ejercicio fiscal. Es importante considerar que ésta no se modificará durante la ejecución del Pp. Por lo anterior, se contempla atendido el presente inciso. De acuerdo con lo señalado en el Diagnóstico, “Derivado del tipo de población potencial y objetivo definida, no se considera una actualización periódica de ambas, por lo que su frecuencia de actualización dependerá de una modificación al trazo de la ruta del Tren Maya”.<sup>18</sup> Al ser un proyecto de infraestructura, se sugiere medir el avance de la cobertura como resultado de la dotación de la misma (de acuerdo con los componentes del proyecto). Para esto, el diagnóstico podría contemplar un calendario de avance e indicadores que permitan su monitoreo.

d) *Las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes (...)*

Las poblaciones potencial, objetivo y atendida, de acuerdo con lo establecido en el diagnóstico y los documentos estratégicos del programa son consistentes.

<sup>17</sup> Se refiere a las siguientes entidades federativas: Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán.

<sup>18</sup> FONATUR y FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. (2020-2021). Diagnóstico del Programa Presupuestario K041 “Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros”. Pág. 102.

#### **d. Experiencias de atención**

### **9. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp lleva a cabo?**

#### **Respuesta:**

#### **Con evidencia**

#### **Nivel 2, se cumplen los criterios hasta el nivel 2.**

Se presentan experiencias de atención en el ámbito internacional que pueden servir como ejemplos de proyectos similares. En cada caso se describen las características generales, problemáticas, logros y áreas de oportunidad.

Las experiencias de atención en el ámbito internacional consideradas como parte del diagnóstico son: Rocky Mountaineer, Canadá; Royal Scotsman, Escocia; Napa Valley WineTrain (NVRR), Estados Unidos; Glacie Express (GEX), Suiza, Machu Picchu, Perú, West Gold Train (G-Train), Corea del Sur, Inlandsbanan, Suecia, MetroTren (Santiago-Nos), Tren suburbano SunRail, Florida, Estados Unidos y La Dorada-Chiriguaná-Santa Marta, Colombia. Las experiencias de atención en el ámbito nacional son: Herradura Express y José Cuervo Express, México y Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (El Chepe), México. En todos los casos, se presenta información general de los proyectos y se realiza un análisis de los elementos que se pueden tomar en consideración para el proyecto del Tren Maya.

No se incluye información o referencia a ningún análisis que permitan identificar alguna relación (mecanismo) causal clara entre la solución propuesta en el proyecto y el problema identificado en el árbol de problemas. En este mismo orden de ideas, no se cuenta con evidencia de efectos positivos atribuibles al proyecto y sus componentes.

En el ACB del proyecto se hace una referencia al impacto que puede tener el desarrollo de infraestructura de transporte en la región de la Península de Yucatán<sup>19</sup>, no obstante, no se plantea una justificación teórica o empírica de tales efectos listados.

Derivado de lo anterior, se considera que no existen elementos suficientes para determinar que el proyecto, como está definido, es la mejor alternativa de solución al problema identificado, conforme se refiere en la respuesta a la pregunta 10.

Se sugiere, conforme se establece en los términos de referencia, y a partir de los hallazgos identificados en la presente evaluación, que se realice un análisis que permita determinar, con base en investigaciones (propias o de terceros), evaluaciones de impacto de proyectos similares, etc. que existe un impacto positivo en las poblaciones o territorios que serán afectados por el Pp, de manera que se sustente el tipo de intervención. La información anterior debe integrarse como parte del diagnóstico. Idealmente, se deberá identificar un Análisis de impacto del alguna de las experiencias de atención en el ámbito internacional antes enlistadas. En caso de no existir, se podrá contratar una evaluación en particular para este fin. No se omite mencionar que se realizó una búsqueda por parte de evaluaciones que pudieran determinar una relación causal entre soluciones similares a la planteada como parte del Tren Maya y la solución de los problemas identificados, pero no se encontró ninguna que permita atender lo requerido por los términos de referencia.

<sup>19</sup> Ver página 190 del documento "Análisis Costo Beneficio del PPI Tren Maya (FONATUR, 2019)".

**e. Selección de alternativas**

**10. ¿El diseño del Pp se considera una alternativa óptima de intervención para atender el problema o necesidad pública que justifica la existencia del Pp?**

**Respuesta:**

**Nivel 2, se cumplen los criterios hasta el nivel 2**

No se cuenta con evidencia que permita constatar que el desarrollo de una opción ferroviaria es una alternativa óptima de intervención respecto a otras alternativas.

En el ACB se compara la situación de la oferta y demanda de transporte en un escenario con y sin proyecto, señalando los beneficios socioeconómicos de la realización del mismo. Sin embargo, ni en el ACB ni en el Diagnóstico se analizan con detalle alternativas como la modernización y ampliación de la red carretera. Este tipo de alternativas podrían contribuir a la solución de la problemática “restricciones de conectividad y de transporte eficiente que limitan el crecimiento económico y turístico de la región”.

Si bien el proyecto, como está definido, es rentable y genera un flujo neto social positivo de acuerdo al ACB, al no determinarse que la alternativa seleccionada es la óptima, no puede establecerse la conveniencia de la implementación del proyecto conforme al planteamiento actual. Lo anterior implicaría que el diseño del proyecto no cumple el principio de eficiencia (entendido como el lograr las metas con la menor cantidad de recursos, o de acuerdo con la Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, “medir qué tan bien se han utilizado los recursos en la producción de los resultados”).

Lo que el proyecto sí establece con claridad es que, dentro de las alternativas de trenes, la seleccionada es la más conveniente. Para esto se utiliza como indicador el Costo Anual Equivalente, en el ACB.

De manera concreta, se sugiere: 1) incorporar como parte de los análisis en torno al Pp, información que documente los elementos técnicos, económicos y financieros que permiten asegurar que la alternativa óptima de solución al problema público es el proyecto que se encuentra en proceso de desarrollo. Esto deberá integrarse como parte del ACB en la sección “Alternativas de solución” y, 2) realizar y documentar la etapa de análisis o selección de alternativas, para integrar elementos formales que permitan descartar algunas alternativas de proyectos no ferroviarios. El objetivo es definir las opciones de acción más efectivas para lograr los objetivos deseados. La información resultante del análisis deberá ser incorporada al Diagnóstico.

En cuanto al diseño del Pp, se considera que existen áreas de oportunidad, conforme se ha planteado en la presente evaluación, y como se mostrará en siguientes secciones. Entre los elementos que se consideran susceptibles de mejora se destacan la definición de la problemática, los componentes y las actividades necesarias para el desarrollo del proyecto, ya que no es claro que sean las mínimas suficientes para alcanzar los objetivos planeados.

## Sección IV. Diseño operativo

### a. Cobertura

#### 11. ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de su población potencial y objetivo?

##### Criterios de valoración:

- Cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.
- Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.
- Especifica metas de cobertura anuales para el plazo que se haya definido y los criterios con los que se establecen las metas son claros.
- Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).

##### Respuesta:

##### **Con evidencia (incisos a y b)**

**Nivel 2** Se contabilizan las respuestas a los incisos a) y b).

a) *Cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.*

Como se refirió en la respuesta a la pregunta 8, el Diagnóstico no contempla ni cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo<sup>20</sup>. Sin embargo, tras un análisis cuidadoso de los atributos del Pp, se concluyó que no se requiere de una cuantificación de éstas en el tiempo, ya que no presentarán un cambio (bajo el supuesto de que el trazo no se modifique). Por lo anterior, al considerar que no habrá modificaciones en las poblaciones, se considera atendido para efectos de la presente evaluación.

b) *Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población objetivo (...)*

Sí. La información recibida contempla los costos de inversión del Pp para los próximos tres años. Adicionalmente, presenta información que contempla 33 años, 3 de construcción y 30 de operación y mantenimiento.

c) *Especifica metas de cobertura anuales para el plazo (...)*

El ACB presenta con los avances esperados en la construcción del proyecto (en términos de avance de obras y componentes) pero con poco detalle. No se incluyen metas de cobertura anuales en relación con los distintos componentes del proyecto. Si bien en la MIR se incluye a nivel propósito un indicador de cobertura, y a nivel componentes elementos sobre las vías férreas y las terminales, no cuenta con metas definidas. Adicionalmente, en el Programa Institucional, en particular en el la Meta para el bienestar del Objetivo prioritario 1, en los Parámetros I y II, se incluyen metas de avance del proyecto hasta 2024 en relación con la construcción y rehabilitación de las vías férreas. No se incluye información sobre metas de cobertura (avance de construcción) respecto de los demás componentes del proyecto. Se sugiere se incorporen en el Diagnóstico.

d) *Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).*

Al no contar con metas específicas de cobertura como parte del proyecto, no se puede determinar si las mismas son factibles. Por ello, se sugiere diseñar indicadores relacionados con el alcance de metas de cobertura como, por ejemplo: Porcentaje de obra terminada, entregas de obras, porcentaje de avance en la cobertura de presupuestos, en entrega de materiales, entre otras.

---

<sup>20</sup> De acuerdo con lo señalado en el Diagnóstico, “Derivado del tipo de población potencial y objetivo definida, no se considera una actualización periódica de ambas, por lo que su frecuencia de actualización dependerá de una modificación al trazo de la ruta del Tren Maya”. Ver respuesta a pregunta 8.

## **b. Criterios de elegibilidad**

### **12. ¿El Pp cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo y estos cumplen con las siguientes características?**

#### **Criterios de valoración:**

- a) Son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.
- b) Se encuentran claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- c) Se encuentran estandarizados y sistematizados.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

#### **Respuesta:**

#### **Con evidencia. Nivel 3, se cumplen con los criterios hasta el nivel 3**

- a) **Nivel 3** *Son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.*

Sí. El Pp cuenta con criterios de elegibilidad congruentes con la delimitación de la población objetivo. En el Diagnóstico, se define a la población objetivo como aquella que “consiste en los Municipios en los cuales se construirá el Tren Maya”.

- b) *Se encuentran claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.*

Los criterios se encuentran especificados y no son ambiguos en su redacción. Entre los criterios que se identificaron para determinar o delimitar la definición de la ubicación precisa de la infraestructura que se brindará, se enlistan los siguientes: Tiempo de viaje relativo para transporte de carga, Tiempo de viaje relativo para transporte público, Accesibilidad basada en captaciones potenciales a nivel general de población, empleos y turistas, Demanda de carga indicativa, Demanda de pasajeros indicativa, Complejidad de ingeniería /Capacidad de entrega, Costo relativo de construcción y operación, Tiempo de construcción (excluyendo tiempos de adquisición predial), Impacto medioambiental, Inclusión social, Separación de la comunidad efecto barrera y Complejidad en la adquisición de nuevos terrenos<sup>21</sup>. A efecto de brindar mayor claridad y robustecer el proceso de diseño del Pp, se sugiere incluir en el Diagnóstico los criterios antes enlistados y explicar la manera en la que fueron tomados en consideración en el diseño del proyecto.

- c) *Se encuentran estandarizados y sistematizados.*

No se identificó un documento en el que se estandarizarán y sistematizarán los criterios de elegibilidad antes enlistados. Los criterios anteriores se refieren en el ACB de manera general, no hay evidencia de un análisis documental que se haya realizado al respecto. Se sugiere incorporar en el Diagnóstico un análisis de la manera en que se contemplaron los criterios de elegibilidad a la definición de los componentes del Pp, de manera que sea claro y transparente el análisis realizado (a partir de criterios estandarizados y sistematizados).

- d) *Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.*

El ACB se encuentra público, tanto en el registro de cartera de inversión, como en la página del proyecto (<https://www.trenmaya.gob.mx/repositorio-de-documentos-oficiales/>).

Es importante señalar que el proyecto no contempla padrones de beneficiarios que reciban de manera directa un apoyo o beneficio como resultado de la operación del programa. Como se refirió anteriormente, la población se beneficia de manera indirecta, como resultado de menores costos generalizados de viaje, mayor actividad económica, acceso a productos e insumos con menor costo, entre otros. Los detalles pueden apreciarse en el documento de ACB<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Los criterios están referidos de manera breve en el ACB; sin embargo, deberían detallarse en el Diagnóstico, dando certeza del análisis que permitió determinar la ubicación y características de los componentes, en particular, porqué se estableció el trazo en los municipios considerados y no en otros.

<sup>22</sup> FONATUR (2019). Análisis Costo-Beneficio. Págs. 336-351.

**13. ¿El Pp establece criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?**

**Respuesta:**

**Sin evidencia**

**No aplica**

El diagnóstico refiere que “no identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente”.

Al establecerse la población atendida del Pp en términos de la dotación de infraestructura que lo integra (los componentes del proyecto), se considera que no aplica la respuesta a la presente pregunta. Los criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente no son aplicables en este caso debido a que al estar enfocado el proyecto a dotación de infraestructura en una zona determinada, no distingue criterios de priorización.

**c. Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios**

**14. ¿El Pp cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para atención.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

**Sin evidencia.**

**Nivel 1** Se contabiliza la respuesta al inciso a).

No cuenta con evidencia documental de procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que generará el proyecto (los componentes del proyecto).

Como se ha referido anteriormente, al ser un Pp de la modalidad K, no resulta aplicable la determinación de procedimientos conforme se indica en la pregunta. Los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios, para este proyecto consistirían, por ejemplo, en un espacio de consulta para establecer la ubicación o las características de los componentes, como la ubicación de las estaciones o paraderos. Sin embargo, es importante destacar que sí se realizaron estudios para determinar, con base en elementos técnicos, las características de los componentes del Pp. En particular, destaca el Análisis de demanda del Tren Maya.

Como parte del diseño del Pp se consideraron las características de la población objetivo. Si bien esto no se realizó como parte de un procedimiento para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera el proyecto, por la naturaleza del mismo se considera atendido el criterio a).

En relación con los criterios b) a d), no se consideran atendidos para efecto de la presente evaluación.

En cuanto al proceso de solicitud, se propone priorizar el envío y recepción de solicitudes mediante medios electrónicos, con la finalidad de agilizar la atención de trámites. Esto se observa en los pasos 1, 2 y 5 del diagrama de flujo en el Anexo 5. Con esta propuesta, será posible contar con memoria electrónica de las comunicaciones y acceder de manera eficiente a expedientes históricos. Adicionalmente, se promueve el ahorro de papel, así como los costos de transportación y logística en la entrega y recepción de documentos.

De igual manera, en el proceso de gestión de solicitudes, se propone sistematizar el registro de las solicitudes para conocer tiempos de respuesta, tipos de atención histórica y otros datos, a fin de facilitar la gestión de solicitudes. Las propuestas afectarían los pasos 4, 6, 9 y 10 del diagrama de flujo en el Anexo 5.

**15. ¿El Pp cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios documentados que cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para la atención al público.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para el procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta: Con evidencia.**

**Nivel 4, se contabilizan todos los criterios de valoración.**

Para el proyecto, la entrega de los bienes y servicios consiste en la finalización, a satisfacción de la entidad contratante, de los componentes del proyecto. En este orden de ideas, el proyecto, en sus distintos componentes, cuenta con plazos determinados en los términos de referencia, programas de obra, o demás documentos de seguimiento. En todos los casos se establece un Plan de Seguimiento de Obra o equivalente, así como actividades en específico que permiten verificar que la entrega de los bienes y servicios cumplan con las características solicitadas, a satisfacción de la entidad contratante. Como ejemplo, entre las actividades de control de la construcción de los tramos del Tren Maya, se establecen como actividades específicas: i. Revisión semanal del avance revisado, conciliado y aprobado por la Supervisión de la Obra, ii. Comparación de los avances contra el programa base; iii. Revisión de la ruta crítica y las actividades que la componen los diferentes hitos; iv. Proponer a la Coordinación de obra los diferentes cambios que consideren pertinentes para la correcta ejecución de las actividades que integren los hitos de obra y que se logren los objetivos del proyecto en general; v. Registrar en bitácora de todos los eventos, incluyendo todos aquellos que estén fuera del plan de ejecución de la obra; vi. Monitoreo del ejercicio presupuestal para identificar si los costos del proyecto están dentro de lo considerado en la propuesta del Contratista y, vii. Medir integralmente el desempeño de la obra, tanto en tiempo como en costo. Como entregables de ejecución de obra se incluyen, por ejemplo: i. Matriz de avance de actividades por hito; ii. Bitácora de obra y iii. Reportes mensuales de control presupuestal. La información de los términos de referencia en donde se establecen los criterios de control y seguimiento, entre otros, son públicos, pueden encontrarse en Compranet<sup>23</sup>. Por lo anterior el proceso de entrega de los bienes y servicios no requiere un procedimiento en diagrama de flujo, ya que se refiere a la verificación de las condiciones pactadas en los contratos. Se incluye, a manera de ejemplo, una propuesta de procedimiento general, para mayor detalle ver Anexo 6.

a) *Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.*

Los componentes del proyecto sí se adaptan a las necesidades y características de los municipios.

b) *Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para la atención al público.*

Sí se cuenta con información sobre plazos. Pero al no ser una prestación de servicios al público, sino la elaboración de los componentes del Pp, no es necesario que existan datos de contacto para la atención al público.

c) *Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para el procedimiento.*

Sí, conforme a la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su reglamento.

d) *Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.*

La información es pública, puede consultarse como parte de los expedientes públicos de los procesos de contratación en Compranet.

<sup>23</sup> Se sugiere incorporar un diagrama con el detalle del proceso establecido, a fin de dar certeza al proceso.

**16. ¿El Pp establece procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?**

**Respuesta:** Sin evidencia

**No aplica**

No establece procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales o territorios del país.

Como se comentó en la respuesta a la pregunta 13, los procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente no son aplicables. Al estar enfocado el proyecto a dotación de infraestructura en una zona determinada, no contempla procedimientos para atención a grupos poblacionales.

Si bien a través del proceso de consulta, el Tren Maya se vincula con la sociedad civil, las comunidades locales, el sector privado y las dependencias del comité interinstitucional, en los tres órdenes de gobierno, el Pp no cuenta con procedimientos diferenciados o prioritarios, ni acciones afirmativas para la atención diferenciada. Para que el proyecto sea el elemento detonador del desarrollo social integral del sureste, los compromisos adquiridos en tales mesas de trabajo y consultas públicas deben reflejarse como parte de los resultados del Pp K041.

**d. Padrón**

**17. ¿El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, que cumpla con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Incluye características de la población atendida.
- b) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.
- c) Se encuentra sistematizada y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
- d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 4, se contabilizan todos los criterios de valoración.**

Como se refirió anteriormente, por la naturaleza del Pp, éste no cuenta con información documentada sobre la población atendida que cumpla con las características señaladas en la pregunta. Al no ser un programa social, sino un proyecto de infraestructura, no cuenta con un padrón de beneficiarios o procesos específicos.

*a) Incluye características de la población atendida.*

El Diagnóstico del Pp incluye características de las poblaciones potencial y objetivo. Si bien no es necesario cuantificarla o caracterizarla población, sí se incluye información al respecto.

*b) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.*

Sí se incluyen características de los bienes o servicios, tanto en el ACB, como con mayor detalle en los expedientes de los procesos de contratación, en donde se presentan los requerimientos técnicos necesarios. Se sugiere incorporar la información disponible en el Diagnóstico.

*c) Se encuentra sistematizada y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.*

No se considera necesario para este proyecto el contar con sistemas desarrollados para el seguimiento de la población objetivo/atendida. Al ser definida la población objetivo como los 36 municipios por los que pasa el trazo del proyecto, no se requieren las características de sistematización, depuración y actualización. La entidad cuenta con información en bases de datos que se consideran suficientes para la actualización y depuración de la población objetivo.

*d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.*

Todos los municipios considerados cuentan con claves únicas, en este caso, las claves definidas por el INEGI para Estado y Municipio (EDOMUN).

**e. Transparencia y rendición de cuentas**

**18. ¿El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de, por lo menos, los temas que a continuación se señalan?**

**Criterios de valoración:**

- Los documentos normativos y/u operativos del Pp.
- La información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto.
- Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos;
- Listado de personas físicas o morales a quienes se les asigne recursos públicos.

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 3** Se contabilizan las respuestas a los incisos a), b) y d).

*a) Los documentos normativos y/u operativos del Pp.*

Sí, los documentos normativos y técnicos del programa se encuentran a disposición del público. En la página del proyecto se incluyen información general sobre el mismo<sup>24</sup>.

*b) La información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto.*

Sí se identificaron los informes del ejercicio trimestral del gasto de manera pública en la página de la SHCP en relación con el Presupuesto de Egresos de la Federación<sup>25</sup>.

*c) Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos;*

El Pp presenta indicadores que permiten rendir cuenta de sus objetivos y resultados a través de los informes trimestrales de actividades. Para esta evaluación, se tuvo acceso al primer y segundo informe trimestral de actividades de 2021.

Sin embargo, cabe destacar que las fichas de indicadores de la MIR 2021, no cuentan con información respecto de las metas y avances de los indicadores establecidos. Al ser un programa de nueva creación, no se cuenta con información para 2020, pero se incluyen como referencia las Fichas para 2021.

*d) Listado de personas físicas o morales a quienes se les asigne recursos públicos.*

La información sobre las asignaciones por licitaciones abiertas en las que se asignan recursos públicos a personas físicas o morales se pueden consultar en la página <https://www.trenmaya.gob.mx/licitaciones/> y en Compranet. No se consideró en este apartado posibles asignaciones de recursos a personas físicas o morales beneficiarias del proyecto debido a que este proyecto no es un programa social, sino un proyecto de infraestructura, por lo que no cuenta con un padrón de beneficiarios o procesos específicos.

<sup>24</sup> <https://www.trenmaya.gob.mx/> y <https://www.trenmaya.gob.mx/repositorio-de-documentos-oficiales/>

<sup>25</sup> [https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/en/PTP/Datos\\_Abiertos](https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/en/PTP/Datos_Abiertos)

**19. ¿El Pp cuenta con mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica?**

**Criterios de valoración:**

- a) El Pp cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.
- b) El Pp establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones.
- c) El Pp promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.
- d) El Pp fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad.

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 4, se contabilizan todos los criterios de valoración.**

- a) *El Pp cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.*

Sí existen procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.

De acuerdo con el Dictamen de incumplimiento con clave 21160 emitido por el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo obtuvo un puntaje del noventa y nueve punto cuarenta por ciento (99.4%) del Índice Global de Cumplimiento en Portales de Transparencia. Lo anterior implica que existe un nivel de atención alto para recibir y dar trámite a las solicitudes de información, pero de acuerdo con el dictamen antes referido existe omisión de atender a cabalidad los criterios sustantivos y adjetivos previstos para el cumplimiento de las obligaciones de transparencia que debe publicar y mantener actualizadas.

- b) *El Pp establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones.*

El Pp no cuenta con mecanismos propios y formales de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones. Sin embargo, como se refirió anteriormente, se realizaron consultas ciudadanas a través de un mecanismo de participación coordinado por el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, mediante un Comité Interinstitucional, conformado por 39 dependencias y entidades del gobierno federal, que asistirá al proyecto durante todo su desarrollo y buscará garantizar la atención puntual, y de manera integral, a las inquietudes, acuerdos y compromisos establecidos con las comunidades en las asambleas regionales. (Ver Anexo denominado "Consulta Indígena").

- c) *El Pp promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.*

Sí, la información disponible es pública. Los reportes de las consultas son de acceso público en la página del tren maya<sup>26</sup>.

- d) *El Pp fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad.*

Sí, la información está disponible de manera digital mediante una página web específica para el proyecto y mediante la plataforma.gob.mx.

---

<sup>26</sup> Ver: <https://www.trenmaya.gob.mx/consulta-indigena/> y <https://www.gob.mx/inpi/documentos/convocatoria-al-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-proyecto-de-desarrollo-tren-maya>.

**f. Presupuesto**

**20. ¿El Pp identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios que ofrece, y cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Desglosa el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.
- b) Presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo.
- c) Estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida.
- d) Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega.

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 3** Se contabilizan las respuestas a los incisos a), b) y d).

*a) Desglosa el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.*

Sí, el Pp presenta información desglosada del presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.

*b) Presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo.*

Sí, el Pp cuenta con estimaciones presupuestarias de corto plazo, que incluyen el presupuesto programado original y el modificado.

*c) Estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida.*

No, el programa no establece métricas de gasto en relación con la población atendida. Como se refirió en la pregunta 8, al considerarse a la población atendida y a la población objetivo como equivalentes, se pueden generar indicadores de inversión total o por componente por unidad territorial (municipio).

*d) Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega.*

Sí, de acuerdo con la información recibida, existe coherencia entre las características de las actividades del proyecto, y los capítulos de gasto. Al ser un proyecto de infraestructura económica, la mayor parte del presupuesto se destina a capítulo 6000 (Inversión pública).

## Sección V. Consistencia programática y normativa

**21. ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que éste persigue, con los bienes y/o servicios que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención?**

**Respuesta:**

**No procede valoración cuantitativa**

El proyecto está clasificado en la modalidad K, Proyectos de inversión. El Pp está denominado como Proyecto de Inversión de Infraestructura Económica, conforme se establece en el ACUERDO por el que se emite la clasificación programática y los Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión. En congruencia con esta clasificación se elaboró el ACB.

Se considera que la modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo, servicios y actividades. No se tienen recomendaciones.

Es conveniente resaltar que la mayor parte del presupuesto asignado para el Pp se destinará a cubrir el Capítulo de gasto 6000.- Inversión pública. Lo anterior con base en información proporcionada por la entidad contratante, en particular el Diagnóstico, los informes de gasto devengado y el análisis programático funcional. Por la estructura de gasto del Pp, por el tipo de entregables que se recibirán como parte del proyecto, en este momento del mismo se considera adecuada la clasificación actual, en la modalidad "K".

Si bien los montos del proyecto han variado, y probablemente presentarán variaciones conforme se avance en el desarrollo del mismo, se estima que el ejercicio en capítulo 6000 equivaldrá a aproximadamente al 98% del monto total que se ejercer en el proyecto<sup>27</sup>.

Una vez que el Pp se encuentre operando, los recursos para su buen funcionamiento, así como los proyectos que surjan como resultado de la operación de éste, deberán ser clasificados bajo modalidades distintas.

---

<sup>27</sup> Ver páginas 117 y 118 del Diagnóstico del Programa Presupuestario K041.

**22. ¿Los elementos del diseño de la propuesta de atención del Pp (objetivos, bienes y/o servicios generados y poblaciones) se retoman y guardan congruencia entre sus documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos?**

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 2, se cumplen con los criterios hasta el nivel 2**

En general, se identifica coherencia en los documentos estratégicos, institucionales y normativos del Pp. En particular, el proyecto es congruente con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Sectorial de Turismo, el Programa Institucional del Tren Maya, el Programa Institucional de Fonatur, el Diagnóstico y el ACB. Sin embargo, hay elementos del diseño de la propuesta que no resultan consistentes.

En virtud de que el Pp es de modalidad K, es decir, correspondiente a un proyecto de inversión, el Diagnóstico debería contemplar un análisis más detallado del proyecto desde la perspectiva del desarrollo de infraestructura, identificando diversos elementos relevantes como la descripción de la infraestructura existente por tramos, detalle de los componentes que integran el proyecto, estado de las actividades necesarias para su ejecución (proyecto ejecutivo, trámites, permisos, liberación de derechos de vía, entre otros).

Asimismo, se identificaron inconsistencias en los documentos relacionados con el proyecto, particularmente en relación con el diseño del mismo. Un ejemplo es el número de estaciones y paraderos. Los datos presentados en el diagnóstico no coinciden con la información del ACB. De acuerdo con el diagnóstico, el proyecto tendrá 15 estaciones, en el Análisis Costo Beneficio se indica que habrá 30 estaciones y paraderos de las cuales, 12 serán estaciones de paso y 18 estaciones con polo de desarrollo y, de acuerdo con información recibida de Fonatur de manera complementaria, se indica que el proyecto tendrá 21 estaciones y 14 paraderos, para contar con un total de 35.

Otro ejemplo de las inconsistencias se observa en el presupuesto. De acuerdo con el PEF el presupuesto del Pp es de \$36,287,961,985. A su vez, de acuerdo con lo establecido en el ACB, se estima que en el 2021 habría una inversión de \$93,840 millones de pesos. Por lo anterior, se sugiere actualizar los documentos antes referidos, a fin de contar con elementos consistentes o reducir las discrepancias en medida de lo posible.

El diseño del proyecto no ha sido concluido. Como ejemplo, se identificaron notas informativas y comunicados en las cuales, a la fecha de la elaboración de la presente evaluación, se realizarían cambios en el trazo. Un ejemplo es el cambio de ruta de Tren Maya en San Francisco de Campeche, anunciado mediante el Comunicado 38/2021.

Con el propósito de mejorar la congruencia entre la documentación que integra el proyecto, se sugiera actualizar de manera recurrente los documentos con información sujeta a cambios (Diagnóstico, Análisis, Costo Beneficio, etc.). Es importante que se incorpore como parte del Diagnóstico, como se refirió anteriormente, un análisis más detallado del proyecto desde la perspectiva del desarrollo de infraestructura en el cual se identifiquen los principales hitos de desarrollo y recepción de la infraestructura que se desarrollará como parte del Pp. Se considera que de esta manera se robustecerá el diseño del Pp.

## Sección VI. Contribución a objetivos de la planeación nacional

**23. ¿El objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente?**

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 4, se contabilizan todos los criterios de valoración.**

El programa identifica su contribución al PND 2019 – 2024 publicado en el DOF el 12 de julio de 2019, tanto en el diagnóstico como en el ACB.

El Tren Maya, como proyecto, es referido de manera directa en el PND. En el diagnóstico se hace referencia a que en el PND se señala al Proyecto Tren Maya vinculado directamente al Eje 3. “Economía”, Sub Eje Proyectos Regionales, indicando que “El Tren Maya es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio. Tendrá un recorrido de mil 525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará a las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán. La mayor parte de su ruta pasará por derechos de vía ya existentes, como vías férreas, carreteras y tendidos eléctricos, tendrá 15 estaciones y requerirá de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos que provendrán de fuentes públicas, privadas y sociales.”.

Conforme se señala correctamente en el Diagnóstico, el Tren Maya está vinculado también con el Eje 1.- Política y Gobierno y con el Eje 2.- Política Social.

Para mayor detalle ver Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional.

**24. ¿El objetivo central del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030?**

**Respuesta:**

El Pp se vincula con los ODS. Se identifican coincidencias entre el proyecto del Tren Maya y el objetivo central del Pp. El Diagnóstico identifica la atención directa de 2 ODS:

- ODS 8.- Trabajo decente y crecimiento económico.
- ODS 12. - Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

Las coincidencias identificadas contribuyen de manera directa al cumplimiento de las metas de los ODS arriba señalados, mediante la generación de empleos, el desarrollo económico de la región (mediante actividades turísticas, comerciales e industriales) y, por la naturaleza del tren, con dicha infraestructura se está promoviendo un menor uso de vehículos contaminantes (como automóviles, tráilers y camiones).

Para mayor detalle ver Anexo 10. Alineación a los ODS.

## Sección VII. Complementariedades, similitudes y duplicidades

**25. ¿En la Estructura Programática de la APF vigente, se identifican Pp que sean similares, se complementen o se dupliquen con el Pp evaluado?**

**No procede valoración cuantitativa.**

**Respuesta:**

No se identificaron programas que impliquen alguna duplicidad mediante la entrega de bienes o servicios con características iguales. Se identificaron programas que presentan complementariedad y similitudes. Entre los principales, destacan los siguientes:

- E022- Operación y Conservación de infraestructura ferroviaria: El proyecto permitirá incrementar los volúmenes de carga transportados en el sureste del país a través de la empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., por lo que, el riesgo de adquisición de bienes inmuebles para la conformación de derecho de vía adicional para la implementación del proyecto será menor<sup>28</sup> y, por otra parte, el mantenimiento de las vías férreas en los estados de Oaxaca, Chiapas, Veracruz y Tabasco para apoyar la compatibilidad de rieles y maquinaria complementarían al PP al facilitar el traslado de mercancías<sup>29</sup>. Unidad responsable: Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
- K021 Proyectos de infraestructura de turismo y K027 Fondo Nacional de Fomento al Turismo a través de Mantenimiento de infraestructura e Impulso a la competitividad del sector turismo pueden complementar y potenciar los impactos y la rentabilidad del proyecto de manera significativa. Unidad responsable: Fondo Nacional de Fomento al Turismo.
- F002 Fomento y promoción de la inversión en el sector turístico tiene como objetivo contribuir a impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos del país. Unidad responsable: Fondo Nacional de Fomento al Turismo.
- G002 Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo: A través de este Pp la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal cuenta con presupuesto asignado en 2021 por \$87,250,134 pesos. Unidad responsable: Dirección General de Aeronáutica Civil.
- F005 Desarrollo y promoción de proyectos turísticos sustentables. El Pp busca contribuir al desarrollo económico de los municipios y localidades mediante estrategias de consolidación, innovación, desarrollo, inversión y financiamiento turístico. Unidad responsable: Dirección General de Desarrollo Regional y Fomento Turístico.
- P001 Planeación y conducción de la política de turismo. El Ppp genera información del desempeño de los programas y proyectos del sector turístico para la toma de decisiones, difundida Información estadística y geográfica del sector turístico mexicano, difundida para la toma de decisiones. Responsable: Secretaría de Turismo.

Se identificó un programa con riesgo de similitud:

- K040 Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros: El Pp cuenta con recursos en el PEF por \$7 mmdp para el desarrollo de infraestructura ferroviaria, de donde se dispondría de recursos para el Tren del Istmo de Tehuantepec, más no por la península de Yucatán. Por lo anterior, existe riesgo de similitud. Responsable: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el Anexo 11 se presenta el detalle de los mismos.

<sup>28</sup> FONATUR (2019). Análisis Costo Beneficio, página 271.

<sup>29</sup> FONATUR y FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. (2020-2021). Diagnóstico, página 135.

## Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

**26. ¿El Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp?**

**Respuesta:**

**Nivel 0**

La MIR permite obtener información relevante, pero presenta limitaciones que se sugiere sean atendidas. En particular, la MIR no permite obtener información relevante sobre las actividades y los componentes. El cambio producido como resultado de la ejecución del programa puede ser identificado como resultado del indicador de propósito.

Respecto de los componentes, se considera que la MIR incluye algunos elementos relevantes para la entrega de bienes y servicios, pero no se considera que sean los suficientes y necesarios. Por lo anterior, se sugiere complementar con indicadores adicionales que permitan monitorear el completo desarrollo del programa y no solamente una parte del mismo. Para mayor detalle ver Anexo 12 y Anexo Propuesta MIR.

En relación con las actividades establecidas, se considera que éstas no son las mínimas suficientes y necesarias para el logro de los componentes definidos. Por ello, se integra una propuesta de actividades adicionales para los componentes incluidos en la MIR vigente, así como actividades adicionales para los componentes que se sugiere integrar como parte de la MIR (ver Anexo 12 y Anexo Propuesta MIR).

De acuerdo con los criterios de esta evaluación, se debe aplicar una valoración acumulada. De esta forma, al considerarse que las actividades no son las mínimas necesarias para alcanzar el objetivo del Pp, se valora con cero aunque la MIR permite obtener información relevante en otros elementos de diseño del Pp.

**27. ¿Los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumple con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es claro, el nombre del indicador es entendible, no presenta ambigüedades.
- b) Es relevante, provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir.
- c) Es económico, la información para generar el indicador está disponible a un costo razonable.
- d) Es monitoreable, permite su estimación y verificación independiente.
- e) Es adecuado, provee suficientes bases para medir, evaluar o valorar el desempeño.

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 2** Se contabilizan las respuestas a los incisos a), b) y c) para un total de 2 puntos conforme a los términos de referencia.

Los indicadores que integran la MIR son claros y no presentan ambigüedades. Estos proveen información valiosa en relación con los objetivos que se busca medir. En todos los casos, se considera que cumplen con el criterio de economía, ya que la información está disponible para la entidad.

A nivel Fin, el Indicador cumple con todos los criterios (con excepción de relevancia – ver propuesta de mejora).

A nivel Propósito, el indicador cumple los criterios y no se generan observaciones.

A nivel Componentes y Actividades, si bien los indicadores incluidos son adecuados y así se anota en el Anexo 12, al no ser suficientes para valorar el desempeño del proyecto, no se considera como atendido el punto d). Adicionalmente, no hay elementos suficientes para asegurar que en todos los casos éstos puedan ser verificados por terceros. Los medios de verificación se establecen principalmente como registros administrativos o informes de avance de obras. En algunos casos se hace referencia a la página del proyecto (Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya) pero no se identificó información que permita validar los avances a reportar.

Por último, si bien los indicadores incluidos se consideran claros, relevantes y económicos, no se consideran adecuados o suficientes para valorar el desempeño del proyecto, ya que no se contemplan indicadores para todas las actividades y componentes relevantes del proyecto (Ver respuesta a la pregunta 26).

Como ha sido referido en la presente evaluación, se considera que los componentes y actividades establecidos en la MIR deben complementarse. Se adjunta al documento una propuesta con las modificaciones sugeridas con el propósito de incluir los componentes y actividades relevantes. La propuesta se revisó junto con el área contratante a fin de incorporar sus observaciones.

**28. ¿Los medios de verificación de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información.
- b) Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información.
- c) Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador.
- d) Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica (...).

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 0**

Los medios de verificación, con excepción del indicador de fin, no presentan información completa que permita: 1) identificar el nombre completo del documento o reporte en donde se encuentra la información, 2) conocer el periodo en el que se emite la información, 3) conocer la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.

Por lo anterior, se otorga una valoración de cero para la presente pregunta. Para mayor detalle, ver la tabla “MEDIOS DE VERIFICACIÓN” dentro del Anexo 12<sup>30</sup>. Si bien en los términos de referencia se solicita incluir la valoración de cada uno de los indicadores considerados en el Instrumento de Seguimiento del Desempeño con base en los criterios de valoración de esta pregunta, al no contar con información sobre los indicadores, no es posible realizar el análisis requerido.

Pese a lo anterior, se presenta un resumen de los elementos más relevantes, detallando los criterios solicitados por cada uno de los indicadores de manera separada:

**Fin.** Presenta nombre de la publicación, el nombre del área que lo genera, el periodo en que se emite y la página en la que se encuentra la información.

**Propósito.** Presenta el nombre del documento y el área que lo genera, pero no incluye el periodo en que se emitirá ni la ubicación del documento o liga electrónica<sup>31</sup>.

**Componente 1.** Presenta nombre de la publicación, pero de manera genérica, por lo que no se puede conocer el documento en concreto. Incluye el nombre del área que lo generaría, pero no incluye el periodo en que se emitirá ni la ubicación del documento o liga electrónica.

**Componente 2.** Presenta nombre de la publicación, pero de manera genérica, por lo que no se puede conocer el documento en concreto. No incluye el nombre del área que lo generaría. No incluye el periodo en que se emitirá ni la ubicación del documento o liga electrónica.

**Actividad 1.** Presenta nombre de la publicación, pero de manera genérica, por lo que no se puede conocer el documento en concreto. No incluye el nombre del área que lo generaría. No incluye el periodo en que se emitirá ni la ubicación del documento o liga electrónica.

**Actividad 2.** No presenta nombre de la publicación. No incluye el nombre del área que lo generaría. No incluye el periodo en que se emitirá ni la ubicación del documento o liga electrónica.

---

<sup>30</sup> Como se refirió en la respuesta a las preguntas 26 y 27, no se considera que los indicadores sean suficientes para valorar el desempeño del proyecto, ya que no se contemplan indicadores para todas las actividades y componentes relevantes del proyecto.

<sup>31</sup> en el caso de “Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya” se incluye una liga de la página del proyecto de manera general, pero ésta no permite identificar la información necesaria para el cálculo del indicador

**29. ¿Las metas de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Se establecen con base en un método de cálculo documentado.
- b) Cuentan con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.
- c) Se orientan a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.
- d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.

**Respuesta:**

**Con evidencia**

**Nivel 0**

Debido a que el Pp K041 es de nueva creación, no se cuenta con información para 2020<sup>32</sup>. En la MIR vigente para 2021, sólo se incluyen metas para el indicador de Fin “Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México”. De acuerdo con las actividades y componentes del proyecto, hay avances que podrían ser reportados y monitoreados actualmente, por lo que deberían haberse establecido metas concretas.

Se hizo del conocimiento del grupo de evaluadores que la MIR para 2022 sí cuenta con indicadores. Se cuenta con las fichas de metas para el año 2021 y hasta el 2022 en los indicadores. Sin embargo, no se encontró reporte de los avances durante 2021.

---

<sup>32</sup> Si bien el Diagnóstico incluye metas para el primer año de operación, éstas no fueron contempladas en la información de las fichas vigentes.

## Sección IX. Valoración final del diseño del Pp

### a. Valoración cuantitativa global

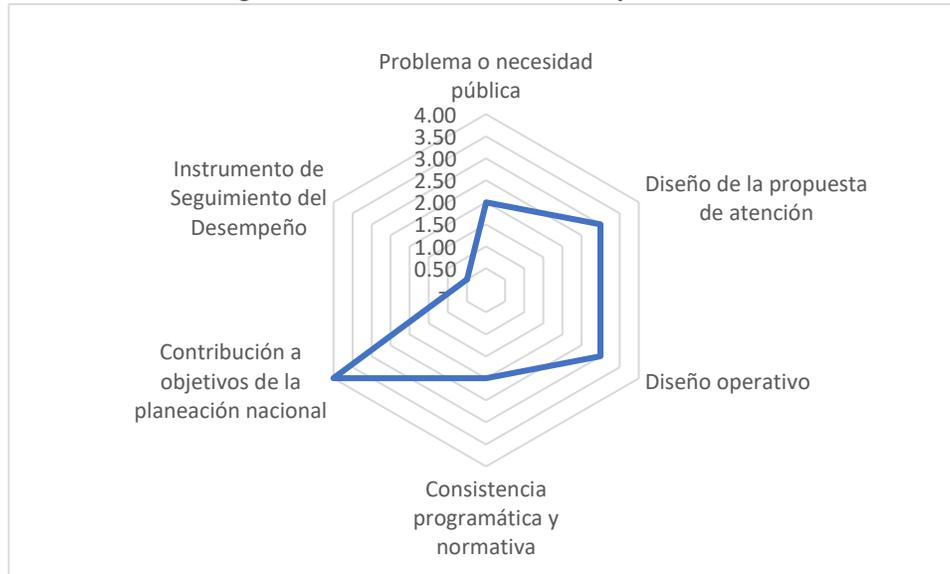
En la siguiente tabla se presenta el resumen cuantitativo de la evaluación realizada. Se valoraron 22 preguntas con resultados cuantitativos que tuvieron una puntuación acumulada de 49 puntos. Lo anterior implica que la valoración cuantitativa promedio es de 2.45. El detalle se presenta con sección.

**Tabla 5. Valoración máxima total**

No.	Sección	Total de preguntas (A)	Puntuación obtenida (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	3	7	2
III	Diseño de la propuesta de atención	5	15	3
IV	Diseño operativo	8	24	3
V	Consistencia programática y normativa	1	2	2
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	1	4	4
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	4	2	0.5
<b>TOTAL</b>		<b>22</b>	<b>54</b>	<b>2.45</b>

En la siguiente gráfica se puede apreciar la valoración por sección.

**Figura 2. Valoración cuantitativa por sección**



Como se identifica en la valoración cuantitativa, el instrumento de seguimiento del desempeño es el área con mayor debilidad dentro del diseño de este proyecto y la parte más fuerte en el diseño del programa es la contribución a los objetivos de la planeación nacional.

**b. Valoración cualitativa del Pp**

Como resultado de la evaluación en materia de diseño realizada al Pp K041 “Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros”, la instancia evaluadora constató que existen elementos para determinar que el diseño del Pp cumple total o parcialmente con diversos criterios de valoración, entre los que destacan coherencia, economía y transparencia, honradez, aunque presenta áreas de oportunidad<sup>33</sup>, conforme se ha indicado con detalle en el documento.

Es importante resaltar que al ser el PpK041 un proyecto de la modalidad K, Proyectos de Inversión, se considera conveniente que el diagnóstico y la descripción de la solución se presenten con un enfoque más orientado en el desarrollo de la infraestructura y de los componentes del programa. Si bien el Diagnóstico tiene importantes virtudes y está elaborado de manera correcta en lo general, puede definirse de manera más precisa el despliegue de infraestructura.

Tomando en consideración que el Pp K041 es de nueva creación con asignación de recursos públicos a partir de 2021, cuenta con los elementos mínimos para sustentar su diseño (Diagnóstico, MIR, ACB entre otros), mismos que permiten comprender el objetivo del programa. Existe coherencia entre el programa y sus objetivos y los principales documentos de planeación estratégica, como el PND el Programa Sectorial de Turismo y los Programas Institucionales relevantes. En relación con la transparencia, se reconoce que se ha realizado un esfuerzo importante por presentar al público, de manera abierta, información sobre el proyecto. Sin embargo, como se mostró en la evaluación, hay elementos que deben ser presentados con mayor detalle.

Sin embargo, se realizaron recomendaciones y propuestas para mejorar la definición del proyecto. Los detalles se muestran en el contenido de la evaluación, pero destaca la sugerencia de modificar la redacción del problema público a fin de que éste no contenga en su definición a la solución que se plantea.

En relación con el diseño de la propuesta de atención, es importante que se cuente con los argumentos y análisis que permitan determinar que el proyecto propuesto es la alternativa óptima de solución, ya que a juicio del equipo evaluador se carecen de elementos para afirmarlo.

En cuanto a la elaboración de la MIR, por la relevancia del proyecto, se sugirió incrementar el número de componentes y actividades, con el propósito de incrementar la certidumbre y brindar mayores elementos de control y seguimiento al proyecto. Es importante revisar las metas e indicadores, ya que en muchos casos se carece de metas para el primer año de operación, cuando con base en el diseño del programa si deben reportarse avances.

---

<sup>33</sup> En las respuestas a las preguntas se incluyen recomendaciones específicas que podrán ser consideradas como parte del diseño del pp.

## Sección X. Análisis FODA

En la tabla siguiente se registra el análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) identificadas durante la evaluación en cada una de las secciones. Asimismo, se presentan recomendaciones de acciones de mejora derivadas del análisis.

Sección de la evaluación:	Fortaleza, Oportunidad, Debilidad o Amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
<b>Oportunidades y Fortalezas:</b>				
<b>Sección II. Problema o necesidad pública</b>	<p><u>Oportunidades:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El Diagnóstico y Análisis Costo-Beneficio cuentan con un problema o necesidad pública identificado, sin embargo, se sugieren modificaciones para fortalecer el diseño del programa.</li> </ul>	<b>1 y 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir el problema público conforme a las sugerencias del Anexo 1;</li> <li>Identificar alternativas vinculadas a las soluciones del problema;</li> <li>Identificar efectos diferenciados en medio ambiente;</li> <li>Considerar el desglose del presupuesto total del proyecto;</li> </ul>	Corto Plazo
<b>Sección III. Diseño de la propuesta de atención</b>	<p><u>Oportunidades:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La MIR no incluye a todos los componentes enlistados en el ACB, considerados los más relevantes.</li> <li>Las fichas de indicadores de la MIR 2021, no cuentan con información respecto de las metas y avances de los indicadores establecidos.</li> </ul>	<b>7, 8, 18</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir con claridad cuáles son los criterios de elegibilidad de todos los componentes del proyecto (ubicación de estaciones, paraderos, trazo, etc.).</li> <li>Trabajar en el diseño de indicadores relacionados con los componentes de: material</li> </ul>	Corto Plazo

Sección de la evaluación:	Fortaleza, Oportunidad, Debilidad o Amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
			<p>rodante, sistemas, trazo, talleres, depósitos y bases de mantenimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Medir el avance de la cobertura como resultado de la dotación de la infraestructura generada como parte del Pp (de acuerdo con los componentes del proyecto). Para esto, el diagnóstico podría contemplar un calendario de avance e indicadores que permitan su monitoreo.</li> <li>● Incluir avances de las metas de los indicadores del proyecto.</li> </ul>	
	<p><u>Fortalezas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Los criterios de elegibilidad <i>son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.</i></li> <li>● El Pp, en sus distintos componentes, cuenta con plazos determinados en los términos de referencia, programas de obra, o demás documentos de seguimiento.</li> <li>● Se cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información, además de promover <i>la generación, documentación y publicación de la</i></li> </ul>	<p><b>12, 15, 19</b></p>	<p>No hay recomendaciones</p>	

Sección de la evaluación:	Fortaleza, Oportunidad, Debilidad o Amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
	<i>información en formatos abiertos y accesibles,</i>			
<b>Sección V. Consistencia programática y normativa</b>	<p><u>Fortaleza:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo, servicios y actividades.</li> </ul>	<b>21</b>	No hay recomendaciones	
	<p><u>Oportunidad:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El Diagnóstico no contempla un análisis detallado del proyecto desde la perspectiva del desarrollo de infraestructura.</li> </ul>	<b>22.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contemplar como parte del Diagnóstico un análisis detallado del proyecto desde la perspectiva del desarrollo de infraestructura, identificando diversos elementos relevantes como la descripción de la infraestructura existente por tramos, detalle de los componentes que integran el proyecto, estado de las actividades necesarias para su ejecución (proyecto ejecutivo, trámites, permisos, liberación de derechos de vía, entre otros).</li> </ul>	Corto Plazo
<b>Sección VI. Contribución a objetivos de la planeación nacional</b>	<p><u>Fortaleza:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El programa identifica su contribución al PND 2019 – 2024 publicado en el DOF el 12 de julio de 2019, tanto en el diagnóstico como en el ACB.</li> <li>El Pp se vincula con los ODS.</li> </ul>	<b>23, 24</b>	No hay recomendaciones	

Sección de la evaluación:	Fortaleza, Oportunidad, Debilidad o Amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
<b>Sección VII. Complementariedades, similitudes y duplicidades</b>	<p><u>Fortaleza:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No se identificaron programas que impliquen alguna duplicidad mediante la entrega de bienes o servicios con características iguales.</li> </ul>	<b>25</b>	No hay recomendaciones	
<b>Debilidades o Amenazas:</b>				
<b>Sección II. Problema o necesidad pública</b>	<p><u>Debilidades:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El problema incluye a la solución como parte de la problemática.</li> <li>No se identificó que existe una relación directa entre infraestructura ferroviaria y niveles de pobreza o rezago.</li> </ul>	<b>1, 3, 5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se planteó una propuesta de problema que contempla un universo más amplio de causas y efectos en el Anexo 2.</li> <li>Se sugiere incorporar en el diagnóstico, información o análisis que permita vincular o relacionar la situación que enfrentan los municipios del sureste del país en materia de movilidad de pasajeros, carga y turismo con los niveles de pobreza o desarrollo.</li> </ul>	Corto Plazo
<b>Sección III. Diseño de la propuesta de atención</b>	<p><u>Debilidades:</u></p> <p>No se identificaron los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Justificación de la relación causal entre la solución propuesta con el Pp y el problema identificado en el árbol de problemas.</li> </ul>	<b>9, 10, 11</b>	<p>Incluir en el Diagnóstico y en los documentos de soporte los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Justificación de que el proyecto, como está definido, es la mejor alternativa de solución al problema identificado.</li> <li>Alternativas de intervención al problema identificado.</li> </ul>	Corto y Mediano Plazo

Sección de la evaluación:	Fortaleza, Oportunidad, Debilidad o Amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Información relacionada con otras alternativas al Pp.</li> <li>● No se incluyen metas o elementos que permitan verificar la evolución de los componentes, lo que limita la identificación de factibilidad del programa.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● Incorporar indicadores que permitan dar seguimiento a la evolución del Pp, en particular a lo referente a dotación de infraestructura. Por ejemplo: Porcentaje de obra terminada, entregas de obras, porcentaje de avance en la cobertura de presupuestos, en entrega de materiales, entre otras.</li> </ul>	
<b>Sección V. Consistencia programática y normativa</b>	<p><u>Debilidad:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Se identificaron inconsistencias en la documentación soporte del diseño del proyecto. Por ejemplo: el número de estaciones y paraderos, la información presupuestaria y cambios en el trazo.</li> </ul>	<b>22</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Se sugiere mantener actualizados constantemente los documentos de soporte, a fin de contar con elementos consistentes para el análisis, la toma de decisiones y mantener informada en tiempo y forma a la ciudadanía.</li> </ul>	Corto Plazo
<b>Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del Desempeño</b>	<p><u>Debilidad:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Se identificaron limitaciones en la información que presenta la MIR.</li> <li>● Los indicadores de la MIR no proporcionan información completa para evaluar el desempeño del proyecto.</li> </ul>	<b>26, 27, 28 y 29</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Modificar el indicador de propósito, así como complementar con indicadores adicionales para los componentes y actividades, a fin de monitorear el completo desarrollo del programa y no solamente una parte del mismo.</li> <li>● Incluir indicadores para todas las actividades y componentes relevantes del proyecto relacionados con los medios.</li> </ul>	Mediano Plazo

Sección de la evaluación:	Fortaleza, Oportunidad, Debilidad o Amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluir medios de verificación que permitan: 1) identificar el nombre completo del documento o reporte en donde se encuentra la información, 2) conocer el periodo en el que se emite la información, 3) conocer la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.</li> </ul>	

## Sección XI. Conclusiones generales

El Pp cuenta con un Diagnóstico, un ACB y otros documentos relevantes que permiten definir la problemática o necesidad pública. Conforme se comentó en la evaluación, se considera que hay áreas de oportunidad que pueden ser atendidas en relación con la definición del problema y de la población objetivo.

Las características del Pp se encuentran definidas de manera general en el Diagnóstico y en el ACB. Sin embargo, al ser un Pp de la modalidad K, se considera que no se aborda con el detalle suficiente desde la perspectiva de los componentes que integran el proyecto. Adicionalmente, se observaron inconsistencias en la información recibida que se sugiere homologar (e.g. componentes del Pp y características del proyecto, como número de estaciones y terminales). Se entiende que conforme avance el proyecto se reducirán las discrepancias, pero es conveniente mantener una visión común de los elementos que integran el proyecto.

Entre las principales áreas de oportunidad identificadas, destaca la carencia de documentación que permita mostrar de manera certera que la alternativa de intervención definida para el proyecto es la óptima. El análisis realizado se enfoca más en la selección de alternativas ferroviarias, no en la identificación de posibles alternativas no ferroviarias.

En cuanto al diseño operativo, la información disponible no aborda el seguimiento del Pp como el desarrollo de un proyecto de infraestructura. En este sentido, se sugiere incorporar elementos que permitan realizar un seguimiento más preciso del programa sobre la población objetivo y los detalles operativos. En relación con la transparencia, se reconocen los esfuerzos realizados, pero se identifican áreas de oportunidad, conforme se detalla en las preguntas referentes a este tema.

Uno de los elementos más robustos del Pp es su alineación estratégica, ya que se encuentra correctamente alineado a los objetivos de planeación estratégica nacionales, definidos en el PND, el Programa Sectorial y los Programas Institucionales.

La MIR fue aprobada por la SHCP, sin embargo, se como parte de esta evaluación se realizan recomendaciones al considerar que los componentes definidos no son los mínimos suficientes y necesarios para el desarrollo del Pp. Así mismo, se agregaron actividades para todos los componentes, con el propósito de robustecer su función como instrumento de seguimiento del desempeño.

En conclusión, el diseño del Pp cuenta con oportunidades que pueden ser atendidas en su mayoría en el corto plazo. La evaluación arrojó una puntuación promedio de 2.45 puntos, lo que refleja que el diseño del Pp es lógico y coherente, pero carece de algunos elementos importantes entre los que destacan los antes mencionados.

## **ANEXOS**

**ANEXO 1. AFECTACIONES DIFERENCIADAS POR GRUPOS DE POBLACIÓN, TERRITORIOS Y MEDIO AMBIENTE**

Una vez que esté en operación el Tren Maya tendrá afectaciones territoriales importantes. Se estima que el impacto del proyecto se observará en función del trazo del tren, en particular de los sitios en los que habrá paradas o estaciones, tanto de pasajeros como de carga.

En la actual etapa de construcción, si bien el diagnóstico identifica a 36 municipios por los que se establece el trazo del tren, no distingue la población que será afectada (por género, ubicación, edad, discapacidad, etc.), ni realiza distinciones en función de la potencial afectación al medio ambiente.

<b>Problema o necesidad pública central</b>			
<i>“Los municipios del sureste del país enfrentan limitaciones de conectividad en materia de infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo”</i>			
<b>Descripción de afectaciones diferenciadas</b>			
<b>Grupo de población / territorio / medio ambiente</b>	<b>Descripción de la afectación diferenciada</b>	<b>Brechas o rezagos identificados</b>	<b>Fuente de información</b>
Mujeres	No aplica (NA) en virtud de que el análisis se realiza a nivel de estados y municipios (estado)	NA	NA
Jóvenes (15 a 29 años)	No aplica (NA) en virtud de que el análisis se realiza a nivel de estados y municipios (estado)	NA	NA
Personas adultas mayores (mayores de 65 años)	No aplica (NA) en virtud de que el análisis se realiza a nivel de estados y municipios (estado)	NA	NA
Personas indígenas y/o afrodescendientes	No aplica (NA) en virtud de que el análisis se realiza a nivel de estados y municipios (estado)	NA	NA
Personas con discapacidad	No aplica (NA) en virtud de que el análisis se realiza a nivel de estados y municipios (estado)	NA	NA
Entidades del sureste del país	No aplica (NA) en virtud de que el análisis se realiza a nivel de estados y municipios (estado)	NA	NA



<b>Problema o necesidad pública central</b>			
<i>“Los municipios del sureste del país enfrentan limitaciones de conectividad en materia de infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo”</i>			
<b>Descripción de afectaciones diferenciadas</b>			
<b>Grupo de población / territorio / medio ambiente</b>	<b>Descripción de la afectación diferenciada</b>	<b>Brechas o rezagos identificados</b>	<b>Fuente de información</b>
<b>Medio ambiente</b>	Se espera que existan posibles efectos diferenciados que tendrá la construcción del Tren Maya en materia ambiental en cada una de las entidades por las que pasará esta obra.	No se cuenta con información que permita identificar con precisión afectaciones diferenciadas en los municipios en los cuales se desarrollará el proyecto. Se deberá plasmar el resultado de los estudios de factibilidad ambiental (manifestación de impacto ambiental) como parte del diagnóstico.	Estudios de factibilidad ambiental (manifestación de impacto ambiental).
<b>Otro</b>			

## ANEXO 2. ÁRBOL DEL PROBLEMA

Como parte del análisis del problema público, conforme fue definido en el Diagnóstico, se identificaron áreas de oportunidad.

En particular, se identificó que el problema, como fue definido “Los municipios del sureste del país enfrentan limitaciones de conectividad en materia de infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo”, no cumple con elementos relevantes conforme a la metodología del Marco Lógico.

El principal comentario a la identificación del problema es que se expresa como **la ausencia de un bien o servicio**; es decir, se confunde el problema con la falta de una solución, lo cual es incorrecto, de acuerdo con la Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados (Coneval 2013, pág 23). Se presenta la limitación de conectividad **en materia de infraestructura ferroviaria** como parte de la problemática, cuando es una posible solución.

Como se establece en el Diagnóstico, “La región sureste del país actualmente presenta matices distintos de crecimiento económico y en términos del aprovechamiento de recursos [naturales y turísticos], así como niveles socioeconómicos distintos relativos al acceso a la salud, educación, empleo, ingresos, entre otros.” Establece también que “el problema público a resolver se encuentra íntimamente ligado a los factores estructurales que impiden el desarrollo integral y sostenible de la región, mismos que impactan en las y los ciudadanos que viven en los estados del sureste de nuestra nación.”.

Por su parte, el Programa Institucional del Tren Maya establece que “la falta de cohesión de las políticas públicas desarrolladas tuvo como resultado la concentración turística en sólo unos cuantos destinos, de los cuales destaca la zona de Cancún-Riviera Maya, que en 2018 concentró el 48.3% de la llegada de turistas no residentes a cuartos de hotel (DATATUR, 2018). Dicha situación no favoreció al sureste nacional, ya que la ineficiencia en la implementación de las políticas [públicas], los programas de desarrollo y la deficiencia en la conectividad mediante obras de infraestructura generaron rezagos económicos respecto a otras regiones [del país] y desigualdades sociales”.

La propuesta que se plantea en esta evaluación busca establecer, de manera clara, objetiva y concreta, el problema que origina o motiva la necesidad de la intervención gubernamental, en apego con lo señalado en la “Guía para el diseño de la matriz de indicadores para resultados”, publicada por la SHCP.

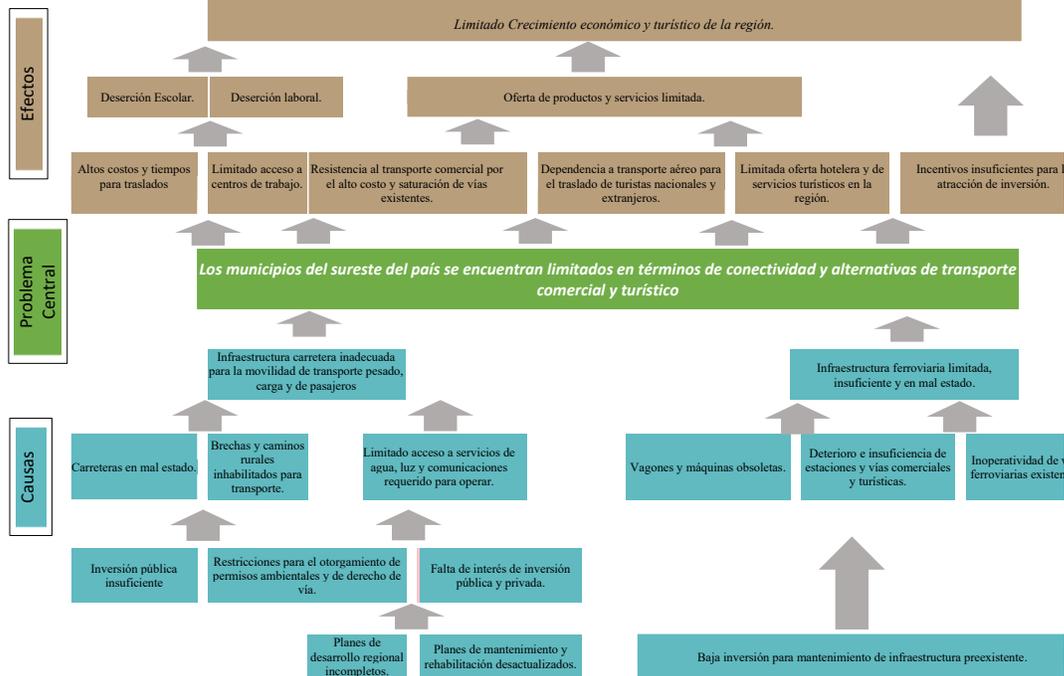
Por lo anterior, se sugirió replantear el problema público, identificando como elemento central **las restricciones de conectividad como limitante del crecimiento económico y turístico de la región**.

La propuesta de Árbol del Problema se presenta, conforme a lo indicado en el Anexo técnico, en la siguiente tabla.

**Árbol de problema**

Propuesta de árbol de problema, a partir del análisis de la problemática y de los elementos presentados como parte del Diagnóstico y los documentos programáticos que componen el Programa Presupuestario.

**Estructura del Árbol del Problema**



**Justificación**

La justificación de la propuesta del Árbol del Problema es que, conforme a lo establecido en el Anexo técnico, cumple con los criterios de valoración.

Al definir el problema público como “Los municipios del sureste del país enfrentan restricciones de conectividad y de transporte eficiente que limitan el crecimiento económico y turístico de la región”, el énfasis se establece en las restricciones de conectividad y de transporte eficiente como limitante del crecimiento de la región y no recae toda la responsabilidad en la sola opción de medio de transporte ferroviario.

Conforme a lo establecido en los documentos programáticos, a través de una solución eficiente a los problemas de transporte, se podrá dar solución a las diferencias regionales de “crecimiento económico y aprovechamiento de recursos, así como niveles socioeconómicos distintos relativos al acceso a la salud, educación, empleo, ingresos, entre otros.”. Lo anterior, al contar con una solución que haga atractiva la movilización de turismo nacional e internacional de los polos de desarrollo actual a toda la región. Así, se podrá reducir la concentración turística en pocos destinos al mismo tiempo que se incrementa el atractivo de toda la región. Como parte de los efectos del proyecto, se espera un

crecimiento en el número de turistas, así como en los días de estancia en el país (Ver Análisis Costo Beneficio en (Fonatur, 2019)).

Adicionalmente, permitirá incrementar la competitividad regional, al desarrollar un medio de transporte eficiente y rápido para mercancías y productos. De esta manera se brinda una solución a “los factores estructurales que impiden el desarrollo integral y sostenible de la región”.

Por las razones anteriores, consideramos que las correcciones sugeridas en la definición del problema, abren la oportunidad para analizar más ventajas y posibilidades de solución mediante el proyecto.

A continuación, se describen brevemente los elementos considerados como parte del Árbol de problemas.

El planteamiento sugiere que en los Estados del sureste existen como causas profundas de la problemática las limitaciones de las alternativas de transporte actual para pasajeros y carga. Éstas se encuentran definidas como:

1. Infraestructura carretera inadecuada para la movilidad de transporte pesado, carga y de pasajeros: Conforme se establece en el Diagnóstico y en el Análisis Costo Beneficio, la infraestructura actual presenta diferencias regionales y limitaciones para la conectividad de pasajeros y carga<sup>34</sup>.
2. Infraestructura ferroviaria limitada, insuficiente y en mal estado: De acuerdo a la información existente, la infraestructura ferroviaria se encuentra en mal estado y no permite la conectividad adecuada de la región<sup>35</sup>. Además, presenta tramos sin infraestructura de ningún tipo, particularmente en Quintana Roo.

Como resultado, el efecto superior identificado es un “Limitado Crecimiento económico y turístico de la región”.

---

<sup>34</sup> En el Diagnóstico se establece que “la región sureste del país cuenta con una red carretera federal de 6,034 km, la cual carece de uniformidad puesto que Chiapas fue la entidad con mayor infraestructura carretera (2,099 Km) y Tabasco el que menor infraestructura carretera ofreció (594 Km) dichos hechos pueden ser descritos debido a la complejidad del terreno con que cuentan dichas entidades.”

<sup>35</sup> De acuerdo con el Diagnóstico, en relación con la infraestructura ferroviaria, “La vía actual posee restricciones en velocidad debido al mal estado de la infraestructura por corrosión y desuso, robo de material de fijación, presencia de curvas, así como a la intersección con carreteras y poblados que no permiten una velocidad óptima para el tren en algunos tramos. Además, la vía ha sido invadida por vegetación en algunas zonas u otros obstáculos físicos que, de igual manera, imposibilitan el tránsito rápido de los vehículos actuales.”

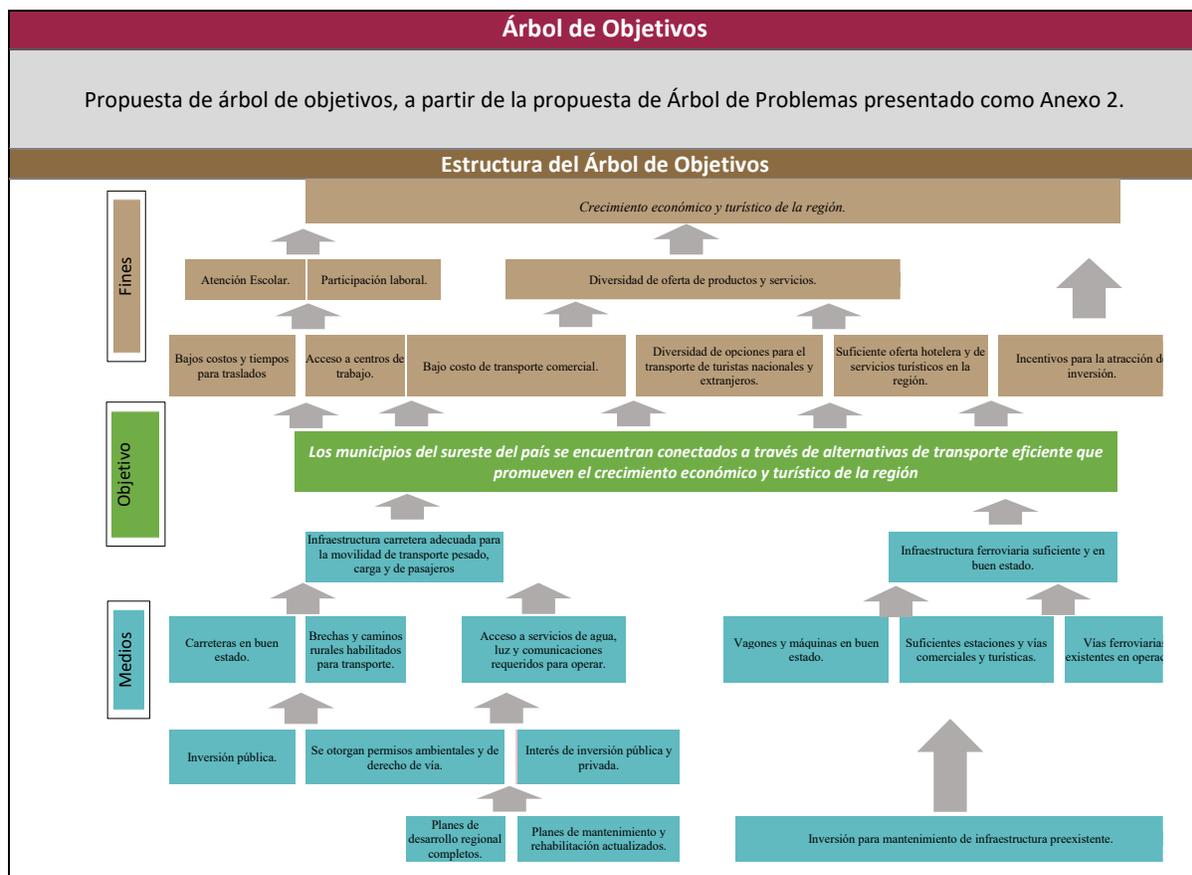
**ANEXO 3. ÁRBOL DE OBJETIVOS**

A partir de la propuesta de problema público presentada en el Anexo 2, se generó el árbol de objetivos conforme se presenta a continuación.

El objetivo se define como “Los municipios del sureste del país se encuentran conectados a través de alternativas de transporte eficiente que promueven el crecimiento económico y turístico de la región”. Lo anterior, no vincula el objetivo a un medio de transporte en específico. De esta manera, se cumple con lo establecido en la metodología del Marco Lógico.

Conforme se establece en el diagnóstico, el objetivo se plantea como una solución a los “factores estructurales que impiden el desarrollo integral y sostenible de la región, mismos que impactan en las y los ciudadanos que viven en los estados del sureste de nuestra nación.”.

La propuesta de Árbol de objetivos se presenta, conforme a lo indicado en el Anexo técnico, en la siguiente tabla.



## **Justificación**

El problema público fue definido en el Anexo 2 como “Los municipios del sureste del país enfrentan restricciones de conectividad y de transporte eficiente que limitan el crecimiento económico y turístico de la región”. En este orden de ideas, el objetivo del proyecto es que “Los municipios del sureste del país se encuentran conectados a través de alternativas de transporte eficiente que promueven el crecimiento económico y turístico de la región”.

Los medios para alcanzar este objetivo parten de las causas del problema descritas en el Anexo 2. Al ser las causas, por una parte, carencia de infraestructura de transporte carretera (Infraestructura carretera inadecuada para la movilidad de transporte pesado, carga y de pasajeros<sup>36</sup>) y por otra parte la infraestructura ferroviaria limitada e insuficiente (Infraestructura ferroviaria limitada, insuficiente y en mal estado), se determinan los medios para la solución a las problemáticas antes señaladas. No se omite mencionar que, en particular en el caso de las carencias de infraestructura, la entidad identifica como alternativa óptima el desarrollo ferroviario, y las demás alternativas pueden contribuir al cumplimiento del objetivo.

De esta manera, conforme a lo establecido en los documentos programáticos, a través de una solución eficiente a los problemas de transporte, se podrá dar solución a las diferencias regionales de “crecimiento económico y aprovechamiento de recursos, así como niveles socioeconómicos distintos relativos al acceso a la salud, educación, empleo, ingresos, entre otros.”.

Bajo este planteamiento, una vez alcanzado el objetivo central de “Los municipios del sureste del país enfrentan restricciones de conectividad y de transporte eficiente que limitan el crecimiento económico y turístico de la región”, se tendrá como efecto “Crecimiento económico y turístico de la región”.

---

<sup>36</sup> Conforme a lo referido en el diagnóstico (FONATUR y FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V, 2020-2021).

**ANEXO 4 ESTRATEGIA DE COBERTURA**

<b>Clave y nombre del Pp:</b>	K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros		
<b>Tipo de Evaluación:</b>	en materia de Diseño	<b>Año de la Evaluación:</b>	2021

Conforme se propuso en el Anexo 1, se presentan las definiciones de poblaciones. No se omite mencionar que éstas son consistentes con la respuesta a la pregunta 8 de la evaluación.

**Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida**

Población	Definición
<b>Potencial (PP)</b>	Los municipios de las entidades federativas del sureste del país” (Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán
<b>Objetivo (PO)</b>	Los 36 municipios en los cuales se construirá el Tren Maya
<b>Atendida (PA)</b>	Dotación de infraestructura en los municipios en los cuales se construirá el Tren Maya

Conforme se ha referido, no se prevé un incremento en la evolución de la cobertura en el tiempo. En relación a la población atendida, se cuenta con información en el ACB, pero sólo de los usuarios directos del proyecto, por lo que no se incluye por ser un indicador incompleto.

**Evolución de la cobertura**

Población	Unidad de medida	Año 1	Año 2	Año 3	Año (...)
<b>Potencial (P)</b>	Municipios	Municipios de las entidades federativas del sureste del país	Municipios de las entidades federativas del sureste del país	Municipios de las entidades federativas del sureste del país	Municipios de las entidades federativas del sureste del país
<b>Objetivo (O)</b>	Municipios	36 municipios	36 municipios	36 municipios	36 municipios
<b>Atendida (A)</b>	No aplica				
<b>(A/O) x 100</b>	%	%	%	%	%

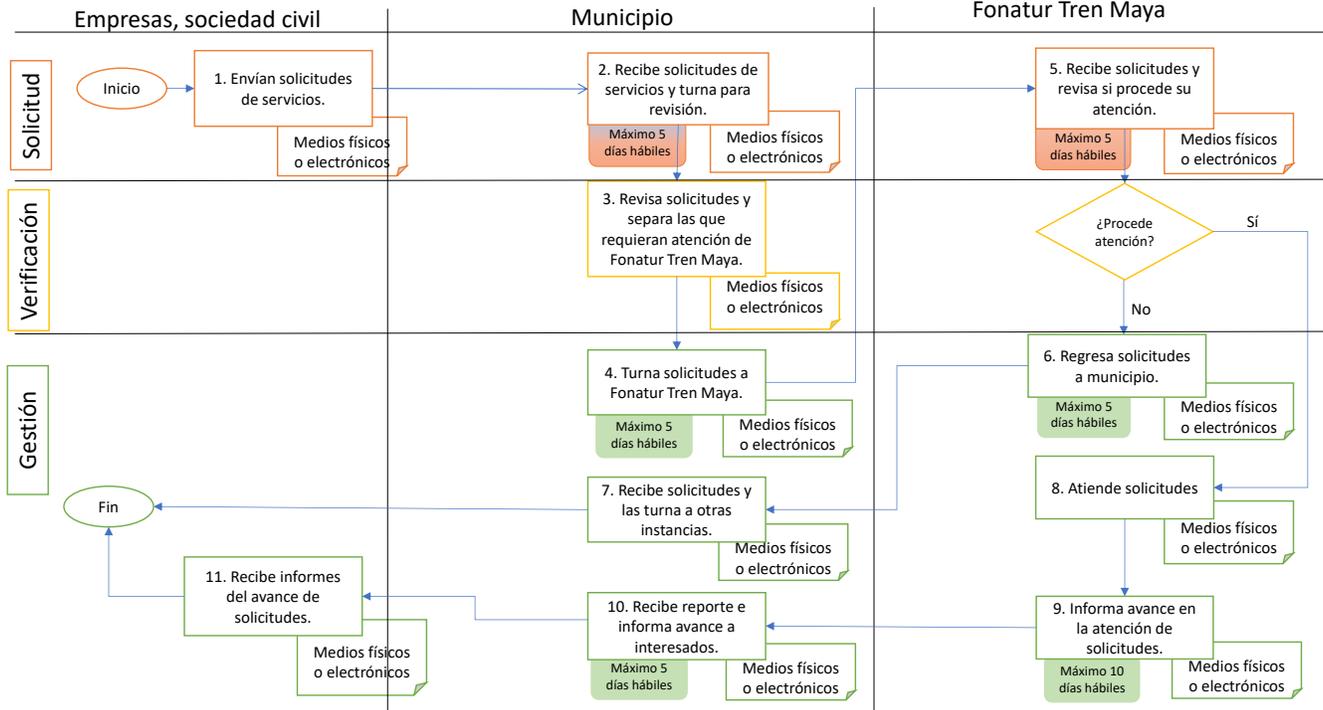
**Análisis de la estrategia de cobertura**

La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:						Valoración	Propuesta
		Sí	X	No			
Método de cálculo documentado		Sí	X	No		Parcial	NA
Consistencia con el diseño del programa	X	Sí		No		Parcial	NA
El presupuesto requerido		Sí	X	No		Parcial	NA
Metas a corto plazo factibles	X	Sí		No		Parcial	NA
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas.	X	Sí		No		Parcial	NA
Indicadores claros	X	Sí		No		Parcial	NA

**ANEXO 5. MECANISMO DE SOLICITUD**

**Flujograma**

**Mecanismos de solicitud de Bienes y servicios**



**Áreas de mejora**

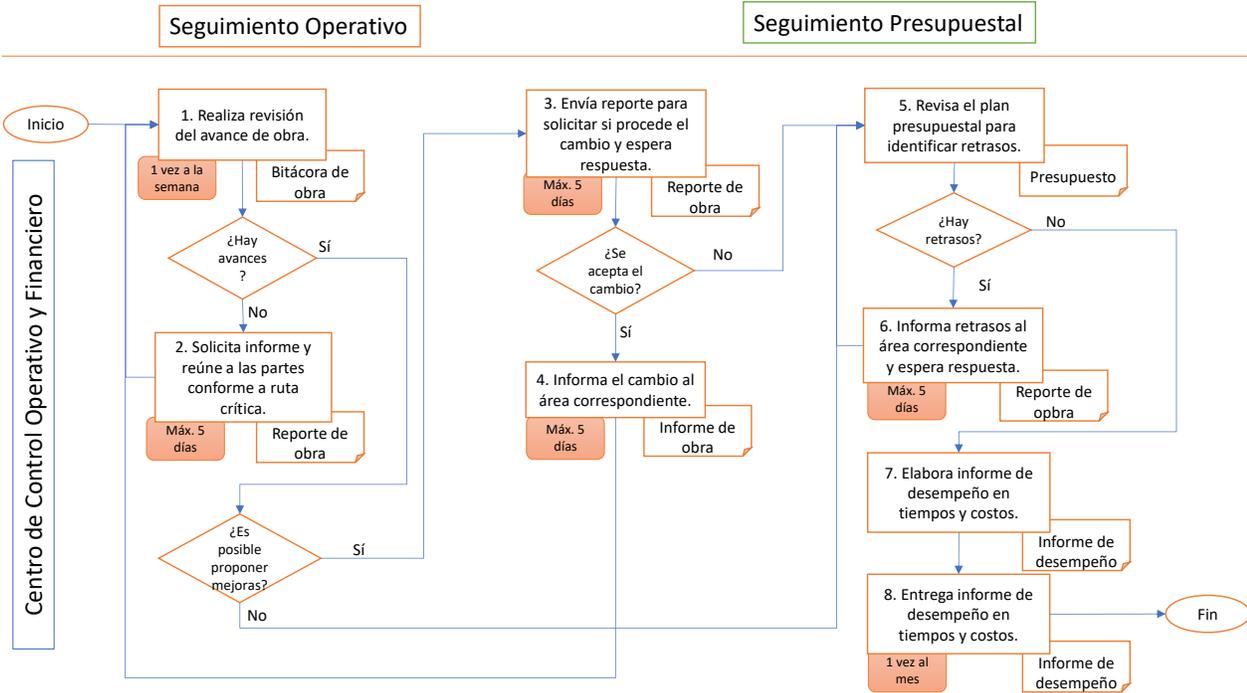
A partir del análisis del procedimiento y el flujograma elaborado, la instancia evaluadora identificó áreas de mejora y realizó una propuesta con base en la siguiente tabla:

Proceso	Mejora identificada	Argumentación	Propuesta
Solicitud	Pasos 1, 2 y 5: Envío y recepción de solicitudes.	Es importante el registro de las solicitudes de información, sistematizarlas y tener a la mano posibles respuestas históricas para atender de forma eficiente las solicitudes.	Permitir el envío y recepción de solicitudes por vía electrónica para facilitar su procesamiento y agilizar la respuesta.
Gestión	Pasos 4,6, 9 y 10: Gestión de solicitudes.	Es importante sistematizar el registro de las solicitudes para conocer tiempos de respuesta, tipos de atención histórica y otros datos, a fin de facilitar la gestión de solicitudes.	Permitir la gestión sistematizada de solicitudes facilitará su seguimiento y pronta respuesta.

**ANEXO 6. MECANISMO DE ENTREGA**

**Flujograma**

Mecanismos de entrega de Bienes y servicios



**Áreas de mejora**

A partir del análisis del procedimiento y el flujograma elaborado, la instancia evaluadora identificó áreas de mejora. Se realizan propuestas con base en la siguiente tabla:

Proceso	Mejora identificada	Argumentación	Propuesta
Reporte	Pasos 1, 2 y 7 Reporte de fallas o necesidades.	Es importante que el reporte de las fallas o necesidades del servicio se realice de forma electrónica a fin de facilitar su sistematización y atenderlos de forma eficiente.	Permitir el reporte de las fallas o necesidades del servicio por vía electrónica facilitará su procesamiento y agilizará los tiempos de respuesta.
Gestión	Pasos 3, 4, 3, 6 y 8: Gestión de solicitudes.	Es importante sistematizar el registro de las solicitudes para conocer tiempos de respuesta, tipos de atención históricas, entre otros datos, a fin de facilitar la gestión de solicitudes.	Permitir la gestión sistematizada de solicitudes facilitará su seguimiento y pronta respuesta.

### Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida

#### Procedimiento documentado

1. ¿El programa cuenta con un procedimiento documentado y normado para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

*Indicar el nombre del documento*

- Existe un procedimiento específico y está documentado.
- Existe un procedimiento específico, pero no está documentado.
- Se encuentra normado en alguna Ley, Lineamiento, ordenamiento institucional u otro.

2. El procedimiento contempla los siguientes elementos sobre el padrón de la población atendida:

**Integración**

Establece una estructura homologada de la información.

**Actualización**

Establece un periodo de actualización del padrón.

**Depuración**

Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.

Incluye las principales características de la población atendida y de los bienes y/o servicios otorgados

**Indique el periodo de actualización establecido:**  
**Quinquenal, conforme al Censo de Población y Vivienda, o al Censo de Población y Vivienda, ambos realizados por el INEGI.**

Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas.

Se asigna una clave o identificador único que permita dar seguimiento a población atendida en el tiempo.

#### Sistematización y disponibilidad de la información

3. ¿El Pp cuenta con un sistema informático para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

Sí *Indicar el nombre del sistema:* \_\_\_\_\_

No *Seleccione el procedimiento manual que realiza el Pp:*

Utiliza una base de datos en Excel, Access, SPSS u otro programa informático.

Cuenta con Registros Administrativos que almacena en físico o escaneados.

4. La información del padrón:

Está disponible para consulta interna.

Está disponible para consulta pública.

*Indique la liga del sitio web:* \_\_\_\_\_

#### Seguridad de la información

5. La información del padrón, ¿contiene datos sensibles?

Sí

No

6. ¿El procedimiento contempla un mecanismo que garantice la seguridad de la información?

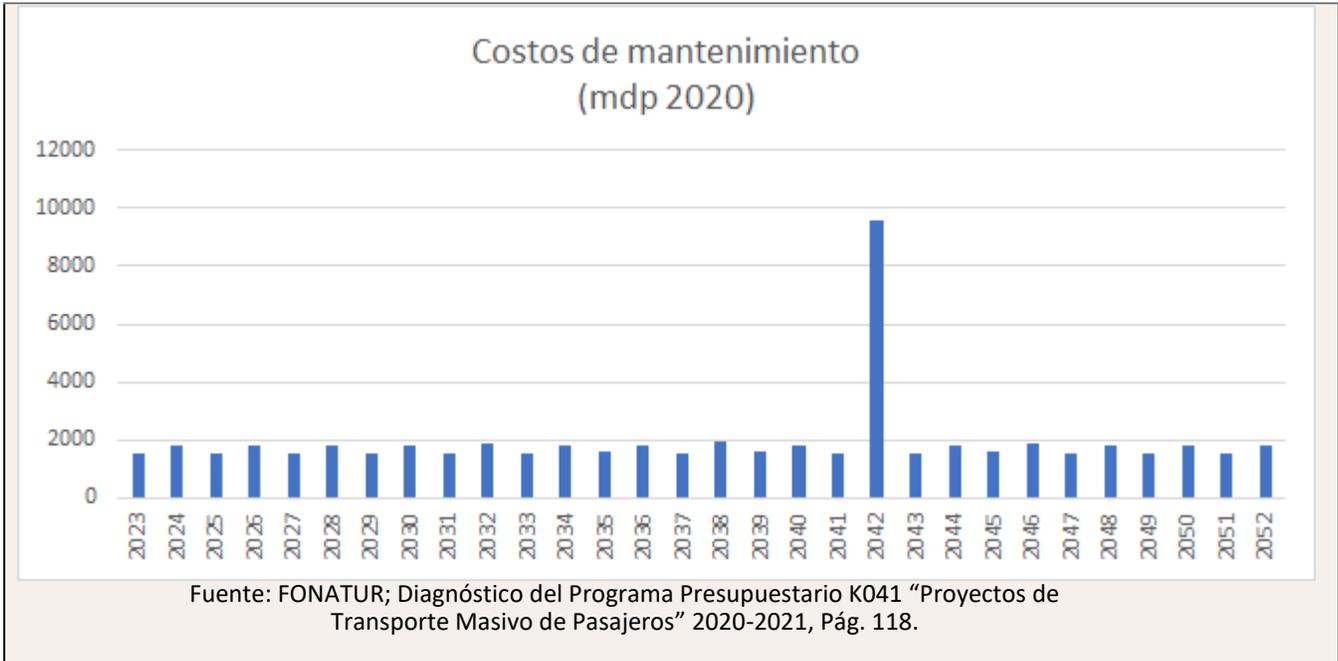
Sí

No

#### Comentarios u observaciones de la instancia evaluadora

**ANEXO 8 PRESUPUESTO**

<b>Recursos presupuestarios</b>			
<b>Capítulo de gasto</b>		<b>Monto en pesos corrientes</b>	
1000 Servicios personales		\$0.00	
2000 Materiales y suministros		\$0.00	
3000 Servicios generales		\$4,640,032,583.63	
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas		\$232,426,867.02	
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles		\$7,424,475,824.13	
6000 Inversión pública		\$21,128,805,984.61	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones		\$0.00	
8000 Participaciones y aportaciones		\$0.00	
9000 Deuda pública		\$0.00	
<b>TOTAL</b>		<b>\$33,425,741,259.39</b>	
<b>Fuente u origen de los recursos</b>			
<b>Fuente de Recursos</b>		<b>Porcentaje respecto al presupuesto estimado</b>	
Recursos Fiscales		100	
Otros recursos <i>[especificar fuente(s)]</i>		0	
<b>TOTAL</b>		<b>100</b>	
<b>Gastos</b>			
<b>Gasto</b>	<b>Metodología</b>	<b>Estimación</b>	<b>Fuente de información</b>
<b>Operación</b>	Suma de gastos de capítulos 3000 y 4000 año t	\$4,872,459,450.65	FONATUR
<b>Mantenimiento</b>	NA	\$0.00	NA
<b>Capital</b>	Suma de gastos de capítulos 5000 y 6000 año t	\$28,553,281,808.74	FONATUR
<b>Unitario</b>	NA	NA	NA
<b>TOTAL</b>	Suma gastos capítulos 3000, 4000, 5000 y 6000 año t)	\$33,425,741,259.39	FONATUR
<p>Los gastos estimados totales de mantenimiento y operación del activo en un horizonte de evaluación de 30 años asciende a \$139,397,996,398. Dentro de este total, los costos de mantenimiento previstos ascienden a \$59,080.2 millones de pesos (mdp) sin I.V.A., que se señalan a continuación:</p>			



**ANEXO 9 ALINEACIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL**

**Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional**

<b>Clave y nombre del Pp:</b>	K041 "Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros"
<b>Objetivo central del Pp evaluado:</b>	Los municipios del sureste del país están conectados con infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo

**Instrucciones:**

- Registrar la alineación del objetivo central del Pp al objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas sectoriales o institucionales, según corresponda, derivados del PND vigente, e incorporar una breve argumentación sobre la contribución del Pp en la consecución del objetivo y estrategias prioritarias identificadas, así como la valoración de la instancia evaluadora sobre la pertinencia de dicha alineación.
- En caso de identificar áreas de mejora en la alineación establecida por el Pp, la instancia evaluadora registrará su propuesta incorporando la argumentación y valoración correspondiente.
- Adicionalmente, la instancia evaluadora podrá identificar la contribución del objetivo central del Pp al logro de un objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas especiales y regionales derivados del PND vigente.

**a) Valoración de la alineación establecida**

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programa Sectorial de Turismo 2020-2024	2. Impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México  4. Fomentar el turismo sostenible en el territorio nacional	2.1. Impulsar proyectos de infraestructura para el desarrollo turístico integral y sostenible en las distintas regiones del país.  4.3. Fortalecer la planeación territorial para el aprovechamiento sostenible, la conservación y ampliación del patrimonio turístico.	Contribuye a las acciones: 2.1.1 a 2,1,5 y 4.3.5 a 4.3.7.	Se considera correcta la alineación establecida

**b) Propuesta de alineación a programas sectoriales o institucionales**

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programa Institucional 2020-2024 del Fondo Nacional de Fomento al Turismo	1 "Desarrollar el Proyecto Regional Tren Maya en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo"	1.1. Impulsar los mecanismos e instrumentos que permitan la ejecución del Proyecto Regional Tren Maya desde un enfoque sostenible y democrático  1.2. Colaborar con FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. en la gestión de autorizaciones y permisos para el desarrollo del Proyecto Regional Tren Maya en un marco	Contribuye a las acciones: 1.1.1 a 1.1.4 y 1.2.1 a 1.2.3.	Se considera correcta la alineación establecida



Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
		de desarrollo sostenible y de bienestar social.		
Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.	1 "Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste"	<p>1.1 Fomentar la colaboración con los actores involucrados en el desarrollo e implementación del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya a fin de promover la participación ciudadana y la coordinación interinstitucional.</p> <p>1.2 Gestionar todos los servicios, acciones y obras requeridas para el diseño, planeación, construcción y seguimiento de los proyectos relacionados con el Tren Maya y sus áreas de influencia.</p> <p>1.3 Ejecutar y dar seguimiento a las acciones requeridas para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria denominada Tren Maya, en sus diversos servicios de carga y de pasajeros.</p>	Contribuye a las acciones: 1.1.1 a 1.1.2, 1,2,1 a 1,2,3 y 1.3.1 a 1.3.3.	Se considera correcta la alineación establecida

**ANEXO 10 ALINEACIÓN A LOS ODS**

**Anexo 10. Alineación a los ODS**

<b>Nombre del Pp:</b>	Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros	<b>Modalidad y clave:</b>	K Proyectos de inversión
<b>Objetivo central del Pp evaluado:</b>	Los municipios del sureste del país están conectados con infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo		

**Vinculación establecida por el Pp**

Registrar la vinculación del objetivo central del Pp evaluado con los ODS y sus metas específicas. Con base en la documentación normativa o institucional del Pp. Asimismo, la instancia evaluadora realizará una valoración de dicha vinculación, considerando la contribución efectiva del Pp en la meta.

Marcar con una "X" el/los ODS con los que se vincula el objetivo del Pp:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
							X				X					

ODS	Meta	Vinculación	Valoración de la vinculación (instancia evaluadora)
8	NA	Directa	NA
12	NA	Directa	NA

**Propuesta de vinculación de la instancia evaluadora**

En caso de que la instancia evaluadora detecte áreas de mejora en la vinculación del objetivo central del Pp evaluado con los ODS y sus metas o en caso de no contar con evidencia documental de la misma, elaborará una propuesta de vinculación y la justificación de esta, considerando la contribución efectiva del Pp en la meta.

Marcar con una "X" el/los ODS con los que se propone vincular el objetivo del Pp:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
							X				X					

ODS	Meta	Vinculación	Justificación de la propuesta (instancia evaluadora)
8.- Trabajo decente y crecimiento económico.	<p>8.5 De aquí a 2030, lograr el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las mujeres y los hombres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, así como la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor</p> <p>8.9 De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas</p>	Vinculación Directa	<p>El Pp y su objetivo central, como fue definido, propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la meta 8 mediante la generación de empleos, el desarrollo económico de la región (mediante actividades turísticas, comerciales e industriales).</p> <p>Al ser un proyecto de infraestructura, el objetivo está centrado en la conectividad para</p>

ODS	Meta	Vinculación	Justificación de la propuesta (instancia evaluadora)
	encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales		la movilidad de pasajeros, carga y turismo.
12.- Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	12n.1. Impulsar la Economía circular, en las cadenas productivas y de consumo, entendida como el rediseño de productos y servicios para disminuir desechos al final de la vida útil de los mismos y desde una perspectiva de valor compartido	Vinculación Directa	El Pp y su objetivo central, como fue definido, propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la meta 12 a través de la generación de transportes más eficientes que propician un menor uso de vehículos contaminantes (como automóviles, tráilers y camiones). Adicionalmente, promueve la generación de cadenas productivas basadas en la explotación de recursos locales (principalmente pero no limitados al turismo).
<p><b>Observaciones:</b></p> <p>&gt;&gt; <b>Vinculación</b></p> <p><b>Directa:</b> el objetivo central del Pp contribuye claramente al cumplimiento de la(s) meta(s) ODS identificada(s).</p> <p><b>Indirecta:</b> el objetivo central del Pp propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la(s) meta(s) de ODS identificada(s), a pesar de no ser su objetivo principal.</p>			

**ANEXO 11 COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES**

Información del Pp evaluado												
Nombre del Programa:	Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros				Modalidad y clave:				K 041			
Dependencia/Entidad:	Sector				Ramo:				21			
Unidad Responsable:	DGSE				Clave:							
Tipo de Evaluación:	en materia de Diseño				Año de la Evaluación:				2021			
Información de los Pp analizados												
Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación	
Impulso a la competitividad del sector turismo	P002	Secretaría de Turismo	21. Turismo	Los prestadores de servicios turísticos enfrentan deficiencias en sus capacidades, habilidades e información para crecer y desarrollarse, así como deficiencias de soporte institucional para fortalecer sus ventajas competitivas.	Contribuir a fortalecer las ventajas competitivas de la oferta turística mediante la mejora de las capacidades, habilidades e información de los actores de la actividad turística, con el fin de fomentar la innovación y competitividad en las empresas del sector	Los prestadores de servicios turísticos (PST) que se encuentren inscritos en el Registro Nacional Turístico (RNT) y aquellos que establezca el catálogo a emitir de acuerdo al Reglamento de la Ley General de Turismo.	Nacional	1) Acciones de capacitación y profesionalización que el programa brinda a las empresas y prestadores de servicios turísticos a través del ICTUR, 2) Investigaciones y estudios en desarrollo e innovación tecnológica en turismo, apoyados. 3) Sistema de Certificación para elevar la calidad de los prestadores de servicios turísticos implementados.	Complementariedad	La población objetivo del P002 son los prestadores de servicios turísticos, mismos que serán beneficiados con la infraestructura provista por el Pp K041 en cuanto a la prestación de servicios y a la demanda de trabajadores.	El Pp K041 es necesario para lograr el objetivo del P002. Por ello, es importante que el primero cumpla sus objetivos para que el P002 alcance sus metas.	

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
Desarrollo y Promoción de Proyectos Turísticos Sustentables	F-005	Secretaría de Turismo	21. Turismo	Los destinos turísticos de nuestro país, carecen de estrategias de innovación, financiamiento e inversión para su desarrollo integral sustentable	Apoyar al desarrollo regional sustentable de los destinos turísticos a través de las siguientes:: Fomentar el proceso de asistencia técnica de los destinos turísticos y actores de la industria; Actualizar y difundir diagnósticos situacionales y materiales técnicos especializados por línea de producto; Contribuir al desarrollo de los destinos turísticos mediante la generación de estrategias para lograr la especificación, innovación, desarrollo, consolidación y	30% de los 524 municipios con vocación turística declarados por Sectur.	Nacional	Fomentar el proceso de asistencia técnica de los destinos turísticos y actores de la industria; Actualizar y difundir diagnósticos situacionales y materiales técnicos especializados por línea de producto; Contribuir al desarrollo de los destinos turísticos mediante la generación de estrategias para lograr la especificación, innovación, desarrollo, consolidación y fomento de las líneas de producto; y Contribuir al desarrollo de los destinos turísticos mediante la generación de esquemas de financiamiento.	Complementaria	Aunque las poblaciones o áreas de enfoque objetivo podrían coincidir, en términos de municipios con vocación turística, los objetivos de cada programa son diferentes y se complementan, dado que el fin de ambos programas coincide con la mejora del desarrollo económico de la región/ del país en el Pp F005.	Aprovechar sinergias de ambos programas para fortalecer el desarrollo económico de la región mediante programas de financiamiento, innovación e inversión para el desarrollo turístico sustentable. Para ello, se requiere una mayor coordinación entre programas para coadyuvar al logro de objetivos de cada uno.

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
					fomento de las líneas de producto; y Contribuir al desarrollo de los destinos turísticos mediante la generación de esquemas de financiamiento.						
Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo	G-002	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	09. Comunicaciones y Transportes	Los sistemas de transporte terrestre, marítimo y aéreo, muestran debilidades en el tema de seguridad y/o existen regulaciones y estándares nacionales e internacionales en la materia que México requiere cumplir.	Contribuir al fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional	A nivel federal, Los sistemas de transporte terrestre, marítimo y aéreo	Nacional	Transportación aérea, marítima y ferroviaria.	Complementaria	Se fortalece la provisión de transporte que brindará el Pp K041 con normatividad, supervisión y regulación para proveer un servicio de calidad y mejorar la calidad de vida y productividad de las comunidades de la región en donde se realizará el proyecto.	Mantener constante comunicación entre instituciones a fin de evitar duplicidad de tareas y, contribuir al fortalecimiento de ambos programas presupuestarios.
Planeación y conducción de la política de turismo	P001	Secretaría de Turismo	21. Turismo	Los actores del sector turismo no cuentan con instrumentos y herramientas de planeación	Contribuir al desarrollo económico del país	Actores del sector turismo	Nacional	Información del desempeño de los programas y proyectos del sector turístico para la toma	Complementaria	Muchas de las acciones que tomará el Pp K041 como son la determinación	Fortalecer la coordinación y comunicación entre ambos Pp. para un mejor

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
				integral para lograr los objetivos de la Política Nacional Turística				de decisiones, difundida Información estadística y geográfica del sector turístico mexicano, difundida para la toma de decisiones		de estaciones o la cuantificación del impacto turístico se podrán definir a través de la información generada por el Pp P001.	intercambio y aprovechamiento de la información que dichos proyectos generan.
Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros:.	K040	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	09. Comunicaciones y Transportes	<i>La necesidad de transporte (o movilidad) ferroviario de carga y pasajeros entre puntos nodales de habitación, producción y consumo seguro y eficiente no está suficientemente satisfecho.</i>	Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante una mayor infraestructura ferroviaria nacional.	Usuarios potenciales del sistema ferroviario.	Nacional	Infraestructura ferroviaria	Similitud	El Pp cuenta con recursos en el PEF por \$7 mmdp para el desarrollo de infraestructura ferroviaria, de donde se dispondrían recursos para el Tren del Istmo de Tehuantepec, más no para la península de Yucatán. Además el programa asigna recursos para el traslado de pasajeros y de carga, como en el K041. Por lo anterior, existe riesgo de similitud, aunque no hay riesgo de duplicidad	Mantener constante comunicación entre ambos programas y especificar las fronteras de participación de cada uno para que no se dupliquen actividades ni presupuestos.

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
										puesto que las zonas en donde opera el K-040 no coinciden con las del K-041.	
Operación y Conservación de infraestructura ferroviaria	E022	SECTUR	21	Las vías de la red ferroviaria asignada al FIT no se encuentran rehabilitadas ni en buenas condiciones de uso operativo para atender a sus usuarios.	Los usuarios de la red ferroviaria asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo que permitan movilizar mayores volúmenes de carga en la región sureste del país.	Los usuarios de la red ferroviaria asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.	La región sureste del país.	1. Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada	Complementariedad	Entrega bienes y servicios similares a los del Pp K041, que pueden ser aprovechados como parte del desarrollo del proyecto.	Profundizar y dar seguimiento a los mecanismos de coordinación
Fondo Nacional de Fomento al Turismo	K027	SECTUR	21	La infraestructura y equipamiento urbano-turístico opera en condiciones poco eficientes o deja de operar	Las instalaciones de los centros turísticos funcionan bajo condiciones óptimas.	Las instalaciones de los centros turísticos	Nacional	Programas de mantenimiento y operación, de los Centros Integralmente Planeados, realizados	Complementariedad	Al promover polos de desarrollo turístico se generan complementariedades con el Pp K041.	Profundizar y dar seguimiento a los mecanismos de coordinación
Impulso a la competitividad del sector turismo	P002	Secretaría de Turismo	21. Turismo	Los prestadores de servicios turísticos enfrentan deficiencias en sus capacidades, habilidades e	Contribuir a fortalecer las ventajas competitivas de la oferta turística mediante la	Los prestadores de servicios turísticos (PST) que se encuentren inscritos en el	Nacional	1) Acciones de capacitación y profesionalización que el programa brinda a las empresas y	Complementariedad	La población objetivo del P002 son los prestadores de servicios turísticos, mismos que	El Pp K041 es necesario para lograr el objetivo del P002. Por ello, es importante que el primero

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
				información para crecer y desarrollarse, así como deficiencias de soporte institucional para fortalecer sus ventajas competitivas.	mejora de las capacidades, habilidades e información de los actores de la actividad turística, con el fin de fomentar la innovación y competitividad en las empresas del sector	Registro Nacional Turístico (RNT) y aquellos que establezca el catálogo a emitir de acuerdo al Reglamento de la Ley General de Turismo.		prestadores de servicios turísticos a través del ICTUR, 2) Investigaciones y estudios en desarrollo e innovación tecnológica en turismo, apoyados. 3) Sistema de Certificación para elevar la calidad de los prestadores de servicios turísticos implementados.		serán beneficiados con la infraestructura provista por el Pp K041 en cuanto a la prestación de servicios y a la demanda de trabajadores.	cumpla sus objetivos para que el P002 alcance sus metas.

### ANEXO 12 INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO

La instancia evaluadora reportará si el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp. En caso de que el instrumento no cumpla con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a lo señalado en el cuadro.

Características del Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
Criterio	Respuesta	Nombre del indicador	Definición	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Comportamiento del indicador	Propuesta de mejora del indicador
El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	

La cobertura de la población	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	
La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Se considera que deben integrarse componentes adicionales como parte de la MIR (Ver propuesta)
La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Se considera que las actividades del Pp no son las mínimas suficientes (Ver propuesta)

CARACTERÍSTICAS DE LOS INDICADORES									
	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación	Propuesta de mejora del indicador
MIR	Fin	Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	Sí	No	Sí	Sí	Sí	La tasa de desempleo no está correlacionada con mayores niveles de ingreso o remuneración producto de la actividad económica generada.	Se sugiere contemplar como indicador el ingreso promedio de los hogares. Con el mismo número de empleos puede mejorarse significativamente el desarrollo de los hogares.
	Propósito	Porcentaje de municipios conectados	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí		No se presentan observaciones, pero se

		mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya							<i>sugiere revisar propuesta de MIR.</i>
	Componente 1	Porcentaje de vías férreas construidas o rehabilitadas en el sureste de la república	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>		<i>No se presentan observaciones , pero se sugiere revisar propuesta de MIR.</i>
	Componente 2	Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>		<i>No se presentan observaciones, pero se sugiere revisar propuesta de MIR.</i>
	Actividad 1.1	Porcentaje de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>		<i>No se presentan observaciones, pero se sugiere revisar propuesta de MIR.</i>
	Actividad 2.1	Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>		<i>No se presentan observaciones, pero se sugiere revisar propuesta de MIR.</i>

CARACTERÍSTICAS DE LAS METAS										
	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta	Método de cálculo	Unidad de medida	Congruente con el sentido del indicador	Orientada a la mejora del desempeño	Factibles pero retadoras	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
MIR	Fin	Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>		<i>No se realiza una propuesta sobre la meta, sino sobre el indicador</i>
	Propósito	Porcentaje de municipios conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya	<i>No</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>No se incluye meta de avance de conectividad de municipios, ni siquiera línea base.</i>	<i>Incluir meta para el seguimiento del indicador en la MIR 2021</i>
	Componente 1	Porcentaje de vías férreas construidas o rehabilitadas en el sureste de la república	<i>No</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>No se cuenta con metas para 2021</i>	<i>Incluir meta para el seguimiento del indicador en la MIR 2021</i>
	Componente 2	Porcentaje de avance en la	<i>No</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>No se cuenta con metas para 2021</i>	<i>Incluir meta para el seguimiento del indicador en la MIR 2021</i>

CARACTERÍSTICAS DE LAS METAS										
	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta	Método de cálculo	Unidad de medida	Congruente con el sentido del indicador	Orientada a la mejora del desempeño	Factibles pero retadoras	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya								
	Actividad 1	Porcentaje de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No se cuenta con metas para 2021	Incluir meta para el seguimiento del indicador en la MIR 2021
	Actividad 2	Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya							No se cuenta con metas para 2021	Incluir meta para el seguimiento del indicador en la MIR 2021

MEDIOS DE VERIFICACIÓN						
	Nivel de objetivo	Nombre completo del documento donde se encuentra la información	Nombre del área administrativa que genera o publica la información	Año/periodo en que se emite el documento y si coincide con la frecuencia de medición del indicador	Ubicación física del documento o la liga electrónica donde se encuentra publicada la información	Propuesta de mejora del medio de verificación
MIR	Fin	<i>Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE)</i>	<i>INEGI</i>		<a href="https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/">https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/</a> y	Ver propuesta de cambio del indicador.
	Propósito	<i>Registros administrativos internos o Informes de Avances sobre el Proyecto Tren May</i>	<i>FONATUR Tren Maya S.A. de C.V</i>	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	Incorporar detalle sobre medios de verificación
	Componente 1	<i>Registros administrativos internos o Informes de Avances sobre el Proyecto Tren May</i>	<i>FONATUR Tren Maya S.A. de C.V</i>	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	incorporar detalle sobre medios de verificación
	Componente 2	<i>Proyecto Ejecutivo e informes de avance de obras</i>	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	<i>www.trenmaya.gob.mx/</i>	incorporar detalle sobre medios de verificación
	Actividad 1	<i>Registros administrativos internos conforme a la obtención de la información de los enlaces</i>	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	incorporar detalle sobre medios de verificación
	Actividad 2	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	<i>No disponible</i>	incorporar detalle sobre medios de verificación

## ANEXO 13. FUENTES DE INFORMACIÓN DE LA EVALUACIÓN

### Documentos Normativos e institucionales

- CONEVAL (2019). Diez Años de medición de pobreza multidimensional en México, Avances y desafíos en política social, Medición de la pobreza serie 2008-2018. Obtenido de Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobrezalnicio.aspx>
- CONEVAL (2013). Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados.
- FONATUR. (2019). Análisis Costo Beneficio del Programa y Proyecto de Inversión Construcción del Tren Maya.
- FONATUR y FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. (2020-2021). Diagnóstico del Programa Presupuestario K041 “Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros”.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA (2019). Plan Nacional de Desarrollo. Diario Oficial de la Federación, 12 de julio. Disponible en: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019)
- SHCP (s/f). Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados.

### Documentos de trabajo e investigación

- SEMARNAT (2018). Diferencia entre sustentable y sostenible. Obtenido de Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales: <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/diferencia-entre-sustentable-y-sostenible>

### Páginas web

- DATATUR. (2018). Resultados de la Actividad Turística 2018. Obtenido de Secretaría de Turismo; México: [https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2018-12\(ES\).pdf](https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2018-12(ES).pdf)
- INEGI (2021). Cuentame de México. Obtenido de: <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/default.aspx?tema=P>
- NACIONES UNIDAS. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Obtenido de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- SHCP (2021). Programas. Obtenido de: <https://transparenciapresupuestaria.gob.mx>
- SHCP (2021). Presupuesto de Egresos de la Federación 2021. Obtenido de: <https://transparenciapresupuestaria.gob.mx>
- TREN MAYA (2021). Eje Económico. Obtenido de FONATUR Tren Maya: <https://www.trenmaya.gob.mx/desarrollo-economico/>



- TREN MAYA (2021). Eje Proyecto Técnico. Información por Estados. Obtenido de FONATUR Tren Maya: <https://www.trenmaya.gob.mx/desarrollo-economico/>
- WEF. (2019). The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019, Travel and Tourism at a Tipping Point; World Economic Forum. Obtenido de [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TTCR\\_2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2019.pdf)

## ANEXO A. CONSULTA INDÍGENA

Como parte del proceso de consulta que se realizó con las diferentes comunidades y grupos sociales presentes en la región, se llevaron a cabo 30 asambleas (15 informativas y 15 consultivas) en las que participaron 10,305 personas pertenecientes a 1,078 localidades indígenas de los 112 municipios de influencia social del tren, los cuales fueron agrupados en 15 micro regiones indígenas, acorde a criterios metodológicos del INPI. Si bien este proceso permite realizar proyectos específicos de mitigación o promoción de impactos positivos en la región, no incidió de manera directa en la selección de la población objetivo o el trazo específico del Pp.

El proceso de consulta tuvo como misión “Garantizar la distribución justa y equitativa de los beneficios del Tren Maya” y como visión “Hacer del Tren Mya el elemento detonador del desarrollo social integral de la región sureste”. Los tres pilares del proceso fueron 1) Vinculación comunitaria, 2) Vinculación con las Organizaciones de la Sociedad Civil y, 3) Coordinación Interinstitucional.

El proceso de consulta se realizó de acuerdo con lo establecido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre los Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes.

En relación con los criterios de participación, la entidad contratante explicó que debido a que México no cuenta con un catálogo de comunidades indígenas a nivel federal ni las entidades federativas cuentan con uno respecto de sus ámbitos de jurisdicción, el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, bajo el criterio de alcanzar la mayor participación posible, identificó al universo de comunidades a consultar a través de una metodología de comunidad inferida.

En este sentido, para el caso del proceso de consulta indígena sobre el proyecto de desarrollo Tren Maya, el INPI desarrolló la metodología considerada para la definición de las regiones y sedes de la consulta indígena para el "Proyecto de Desarrollo Tren Maya", misma que se basa en los Criterios para la Regionalización para los Planes Integrales de Desarrollo Regional de los Pueblos Indígenas y el ejercicio regional de la libre determinación, establecido por esa dependencia del Poder Ejecutivo.

La Nota de Identificación de Localidades con Población Indígena Área de Influencia Regional a lo Largo del Pretrazo del Tren Maya identificó un universo de localidades a ser consultadas sobre el proyecto de desarrollo Tren Maya es de 1,140. Esto al ser localidades con más de 50 habitantes y con un porcentaje de población indígena de 40% dentro de los municipios del área de influencia de la consulta tomando en cuenta ejercicios de regionalización llevadas a cabo previamente por INPI.

Ahora bien, el INPI también tomó en consideración el derecho de auto adscripción previsto por el citado precepto constitucional, por lo que, a todo el personal a quienes se encomendó notificar de la realización de la consulta, se les instruyó que debían notificar a las comunidades con población indígena menor a 150 habitantes y que en la visita expresaron ser comunidad indígena. Aunado a lo anterior, y con la finalidad de salvaguardar la máxima protección del derecho y la participación de toda la ciudadanía indígena, se fijaron convocatorias en los lugares públicos de todas las comunidades visitadas; asimismo, se realizó una amplia difusión de este mecanismo de participación.

Es importante señalar que las localidades que participaron en el proceso de consulta fueron consideradas bajo un criterio de microrregionalización del INPI y en base a la definición de un área de influencia directa del proyecto.

En todos los estados, las sedes de las Asambleas Regionales se ubicaron en las comunidades más cercanas al pretrazo del Tren. Asimismo, para organizar las Asambleas Regionales, se tomó en consideración el ejercicio de regionalización elaborado por el propio INPI denominado Nota de Identificación de Localidades con Población Indígena Área de Influencia Regional a lo Largo del Pretrazo del Tren Maya.

La convocatoria a la consulta visto en: <https://www.gob.mx/inpi/documentos/convocatoria-al-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-proyecto-de-desarrollo-tren-maya> se expresa de manera amplia para la inclusión de la totalidad de la población indígena dentro del área de influencia.

Al respecto, es importante aclarar que el proceso de consulta indígena dio pauta al diseño y definición de la estrategia de vinculación social del proyecto de desarrollo Tren Maya, pero no al Pp K041. Para atender las peticiones y acuerdos resultado del proceso de consulta, se conformó un Comité Técnico Interinstitucional que acompaña desde el inicio a la consulta y que actualmente está compuesto por más de 40 instituciones y dependencias del gobierno federal. Por lo anterior la referencia que se hace al proceso de consulta en enunciativo de las acciones realizadas por parte de la Entidad contratante (en conjunto con otras dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno), pero no como una acción directa que haya incidido en el diseño del Pp K041.

**ANEXO B. PROPUESTA DE MIR**

Se anexa documento en Excel