



FONATUR

TREN MAYA

PROGRAMA INSTITUCIONAL
2020-2024 DE FONATUR TREN
MAYA, S.A. DE C.V.



1. Índice

2. Fundamento normativo de la elaboración del Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.....3

3. Siglas y acrónimos3

4. Origen de los recursos para la instrumentación del Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.....6

5. Análisis del estado actual7

6. Objetivos prioritarios..... 18

 Relevancia del objetivo prioritario 1.- Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste 18

 Relevancia del objetivo prioritario 2.- Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico 19

 Relevancia del objetivo prioritario 3.- Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales.20

 Relevancia del objetivo prioritario 4.- Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente 21

7. Estrategias prioritarias y acciones puntuales..... 23

 Estrategias prioritarias..... 23

 Acciones puntuales24

8. Metas para el bienestar y parámetros..... 27

9. Epilogo: visión de largo plazo 39

2. Fundamento normativo de la elaboración del Programa

El Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. constituye la asunción de compromisos, metas y resultados programados por esta Entidad y el cual está establecido en el siguiente marco normativo.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En su artículo 1º establece que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, por lo que, en todo momento, a lo largo de la creación del presente programa institucional, se ha tenido esto en consideración.

Por su parte, el artículo 25 dispone que al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable.

Mientras que el artículo 26 apartado A, establece que “el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación”. En tal virtud, los fines del proyecto nacional son los que determinarán los objetivos de la planeación, por lo que, “habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal”, la que de conformidad con el artículo 90 será centralizada y paraestatal, perteneciendo a esta última FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., en su carácter de empresa pública, es una entidad de la administración pública paraestatal, según lo dispuesto en la fracción II del artículo 3º y lo establecido en los artículos 46, 48 y 49, debe conducir sus actividades en forma programada, con base en las políticas que para el logro de los objetivos y prioridades de la planeación nacional del desarrollo establezca el Ejecutivo Federal, en congruencia con lo establecido en los artículos 9 y 50 de este ordenamiento.

Ley de Planeación

El artículo 1º de este ordenamiento señala que sus disposiciones son de orden público e interés social y tiene por objeto, entre otros establecer las bases para que el Ejecutivo Federal coordine las actividades de planeación de la Administración Pública Federal, en tal virtud, en su artículo 17 fracción II se establece que FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. debe elaborar su Programa Institucional y que en términos del artículo 21 Bis último párrafo, deberá guardar congruencia, en lo que corresponda, con el horizonte de veinte años y la Ley para Impulsar el Incremento Sostenido de la Productividad y la



Competitividad de la Economía Nacional. De igual manera, los artículos 22, 24, 29 tercer párrafo y 30, establecen los requisitos que deberán cumplir los programas institucionales.

Ley Federal de las Entidades Paraestatales

El Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. en su carácter de entidad paraestatal contiene objetivos, metas y los resultados económicos y financieros esperados, así como las bases para evaluar las acciones, define las estrategias y prioridades, de conformidad con lo establecido en los artículos, 30, 46, 47, 48 y 49 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.

De igual manera, se ha cumplido con su formulación y aprobación en términos de las atribuciones que esta Ley le otorga al Director General y al Consejo de Administración, según lo establecido en los artículos 34, 36, 37, 58 fracción II y 59 fracción II.

Ley General de Turismo

El artículo 1º de dicha Ley menciona que el Sector Turismo es “una actividad prioritaria nacional que, bajo el enfoque social y económico, genera desarrollo regional” y para lo cual la Secretaría de Turismo se auxiliará de las entidades de la APF en términos de los artículos 16, 18 y 63 a fin de promover la concurrencia de acciones para facilitar el turismo social, accesible, competitivo y profesional.



3. Siglas y acrónimos

- API´s - Administraciones Portuarias Integrales
- APF – Administración Pública Federal
- ARTF - Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario
- BANXICO – Banco de México
- CONEVAL - Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social
- DATATUR - Sistema Nacional de la información estadística del Sector Turismo de México
- DOF - Diario Oficial de la Federación
- FONATUR - Fondo Nacional de Fomento al Turismo
- ODS - Objetivos de Desarrollo Sostenible
- PND 2019-2024 - Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024
- PNUD - Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
- PROSECTUR 2020-2024 - Programa Sectorial de Turismo 2020-2024
- SCT - Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- SECTUR - Secretaría de Turismo



4. Origen de los recursos para la instrumentación del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en este programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus Objetivos Prioritarios, Estrategias Prioritarias y Acciones Puntuales, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación u operación de dichas acciones, y el seguimiento y reporte de las mismas, se realizarán con cargo al presupuesto autorizado de los ejecutores de gasto participantes en el programa, mientras éste tenga vigencia.

5. Análisis del estado actual

El Gobierno de México se comprometió a asegurar el bien y la prosperidad de la nación en donde se incluyeran a las y los mexicanos; para lo que estableció como una prioridad fomentar y desarrollar el turismo inclusivo, integral y regional; esto debido a 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 concentró el 48.3% de la llegada de turistas no residentes a cuartos de hotel en 2018 (DATATUR, 2018). Dicha situación no favoreció al sureste nacional, ya que la ineficiencia en la implementación de las políticas, los programas de desarrollo y la deficiencia en la conectividad mediante obras de infraestructura generaron rezagos económicos respecto a otras regiones y desigualdades sociales en el sureste; provocando un aumento de las personas en situación de pobreza, al pasar de más de 12 millones de personas en 2008, a más de 15 millones en 2018 (CONEVAL, 2019).

Por dicha situación, se estableció la necesidad de conectar el sureste mediante proyectos de infraestructura que orienten el turismo social, inclusivo y el desarrollo territorial de la región, para lo cual se estableció en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND 2019-2024) y en el Programa Sectorial de Turismo 2020-2024 (PROSECTUR 2020-2024) el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya, del cual la Entidad Paraestatal FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., realiza las acciones para su construcción y operación. Para dicho proyecto se desarrollarán y administrarán espacios e instalaciones turísticas que fomenten el desarrollo social e inclusivo de las y los mexicanos.

Por ello, el presente Programa Institucional contempla 4 objetivos prioritarios orientados a contribuir al desarrollo turístico del país, alineado a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), al PND 2019-2024 y al PROSECTUR 2020-2024, a fin de colaborar al cumplimiento del bienestar general de la Nación.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los objetivos prioritarios establecidos en el presente Programa Institucional permiten contribuir al cumplimiento de las metas establecidas en la Agenda para el Desarrollo Sostenible aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015, en donde se identificó a la erradicación de la pobreza como el mayor desafío al que se enfrenta el mundo y que constituye un requisito indispensable para el desarrollo.

Mediante dicha Agenda, los países miembros, entre ellos México, se comprometieron al cumplimiento de 17 ODS.

En particular, FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. promueve la atención y desarrollo de las comunidades, por lo que se impulsa la atención de los siguientes ODS:

- **ODS 8.-** Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos.
- **ODS 12.-** Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

Dentro del PND 2019-2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 12 de julio de 2019, se han establecido los principios rectores que deben guiar la actuación de todos los sectores de la sociedad y del gobierno, mismos que orientan la atención de las personas servidoras públicas de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., siendo:

| PRINCIPIO RECTOR | COMPROMISO |
|---|---|
| Honradez y honestidad | Contribuir a la eliminación de la corrupción en todos los niveles de gobierno. |
| No al gobierno rico con pueblo pobre | Conducirse con base en una nueva política de austeridad republicana, acabando con el dispendio, la suntuosidad y la frivolidad a expensas del erario público. |
| Al margen de la ley, nada; por encima de la ley, nadie | Actuar siempre en cumplimiento al ordenamiento legal, la separación de poderes, el respeto de las entidades y municipios; en observancia de los derechos humanos y buscando la solución de conflictos mediante el diálogo. |
| Economía para el bienestar | Buscar que mediante la nueva dimensión del turismo se establezcan y generen acciones y actividades que impulsen el desarrollo integral y regional, incidiendo en la creación de empleos, el fortalecimiento del mercado interno y el impulso a la investigación, la ciencia y la educación. |
| El mercado no sustituye al Estado | Orientar las acciones, actividades y proyectos a asentar, mejorar y potenciar el desarrollo, la justicia y el bienestar de la población. |
| Por el bien de todos, primero los pobres | Lograr que las acciones del gobierno incidan en la inclusión, reconciliación y reparación del tejido social. |
| No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera | Promover, desarrollar e implementar acciones que favorezcan y procuren el acceso y goce efectivo a los derechos humanos, la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, y de todos los grupos etarios; incorporando los principios de universalidad, igualdad y no discriminación, así como el rechazo a todas las formas de discriminación. |
| No puede haber paz sin justicia | Promoción y fomento del tejido social, en particular para impulsar el trabajo (directo e indirecto) de las personas jóvenes; para con ello restarle base social a la criminalidad. |
| Democracia significa el poder del pueblo | Implementar acciones que fomenten la participación ciudadana mediante mecanismos como la consulta popular, la consulta ciudadana, asambleas comunitarias y diálogos con la población y actores involucrados en el desarrollo de proyectos turísticos. |
| Ética, libertad, confianza | Fomento de los principios y valores éticos, la libertad y la conducta cívica. |

Asimismo, se desarrollaron en el PND 2019-2024 un total de 3 Ejes: 1) Política y Gobierno, 2) Política Social, y 3) Economía; siendo este último en el que FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. coadyuva directamente para su desarrollo, mediante la implementación de políticas, programas y acciones, las cuales adicionalmente coadyuvan indirectamente a los fines establecidos en el primer y segundo eje.

Programa Sectorial de Turismo 2020-2024

En el PROSECTUR 2020-2024, publicado en el DOF el 03 de julio de 2020, se estableció un nuevo modelo de desarrollo turístico, buscando el mayor bienestar para el país mediante el fomento de un turismo más inclusivo y sostenible, en el cual se abordaron cuatro objetivos prioritarios:

1. Garantizar un enfoque social y de respeto de los derechos humanos en la actividad turística del país.
2. Impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México.
3. Fortalecer la diversificación de mercados turísticos en los ámbitos nacional e internacional.
4. Fomentar el turismo sostenible en el territorio nacional.

Es mediante dichos objetivos que el Sector Turismo establece una nueva Política Turística Nacional, la cual considera en su implementación el contribuir a construir un país justo, democrático, solidario y próspero, para lo cual coloca una especial atención en el fomento y desarrollo de las condiciones para que aumente la oferta de productos, servicios y se fortalezca el turismo sostenible, mediante la implementación de proyectos detonadores y el desarrollo de infraestructura; de lo cual, FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. coadyuva al cumplimiento de 3 objetivos planteados en el PROSECTUR 2020-2024 (Objetivos Prioritarios 1, 2 y 4), destacando la ejecución del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya, que potencializará el sureste del país mediante el desarrollo y ordenamiento territorial, la conectividad de los pueblos y comunidades, y al promover la restauración, conservación de los ecosistemas, sitios turísticos y el respeto del patrimonio ambiental, cultural e histórico; así como a la gestión eficiente de espacios e instalaciones turísticas.

Estado Actual por cada Objetivo Prioritario

El presente Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. plantea en su ejecución cuatro objetivos prioritarios:

| | |
|---|--|
|  | Objetivo Prioritario 1 Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste |
|  | Objetivo Prioritario 2 Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico |
|  | Objetivo Prioritario 3 Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales |
|  | Objetivo Prioritario 4 Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente |

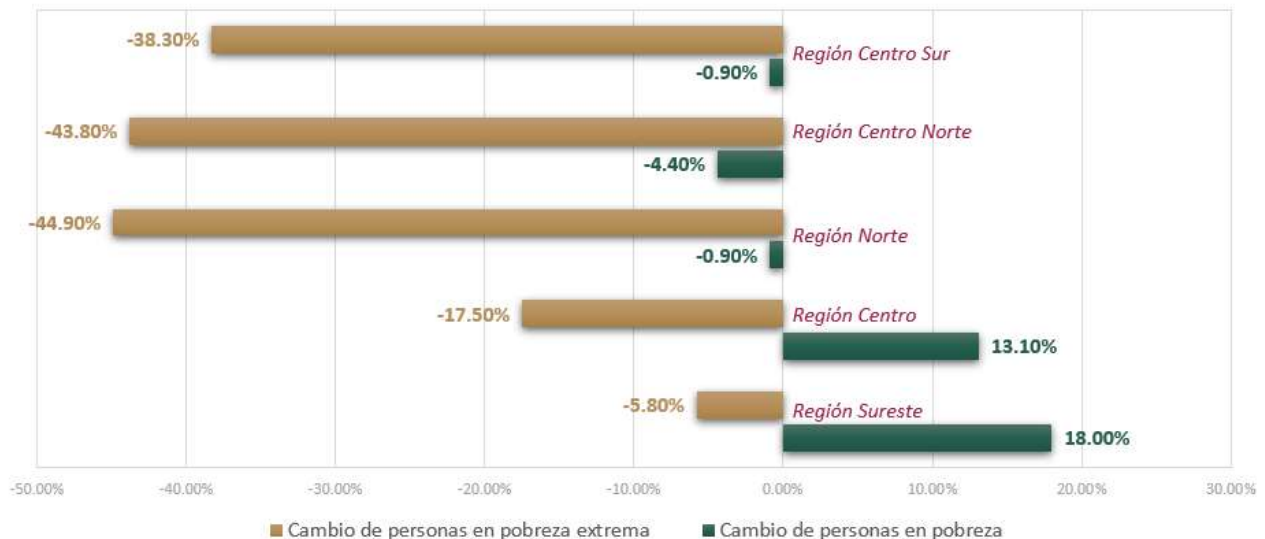


A continuación, se realiza el análisis del estado actual de cada objetivo.

Objetivo Prioritario 1.- Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste.

De acuerdo con datos del CONEVAL¹, en 2018 existieron más de 52 millones de personas que se ubicaron en situación de pobreza; es decir el 41.8% de la población en el país. Al hacer una retrospectiva de lo realizado en los últimos 10 años (2008 a 2018) se encontró que hubo un aumento total del 5.9% de personas en situación de pobreza, pasando de más de 49 millones en 2008 a más de 52 millones diez años después. Esta situación no es homogénea en todo el país, ya que hubo diferencias en la composición de la pobreza y la pobreza extrema en las regiones del país (Gráfica 1).

GRÁFICA 1. CAMBIO PORCENTUAL DEL TOTAL DE PERSONAS EN POBREZA Y POBREZA EXTREMA 2008-2018

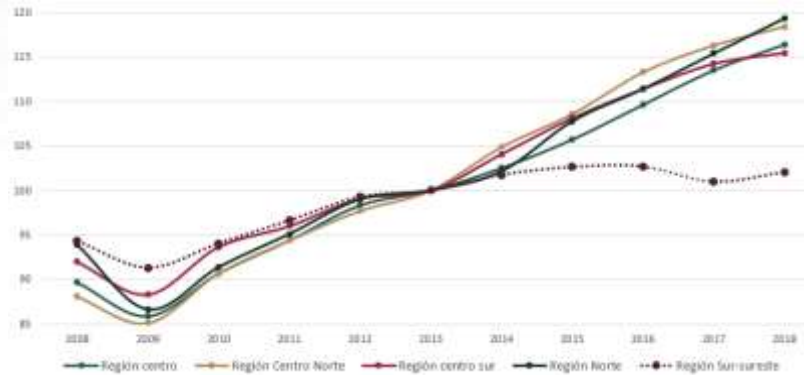


Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL¹

Como se observa, en otras regiones como son: Centro Sur, Centro Norte y Norte, se tuvo una disminución de personas en situación de pobreza y pobreza extrema, mientras que en la Región Centro y Sureste hubo un aumento de las personas en situación de pobreza. En el caso de la Región Sureste (Campeche, Chiapas, Tabasco, Quintana Roo, Yucatán), el aumento de la pobreza está aparejado con el crecimiento de la región, el cual es menor al mostrado en las otras regiones (Gráfica 2).

¹ CONEVAL (2019), Diez Años de medición de pobreza multidimensional en México, Avances y desafíos en política social, Medición de la pobreza serie 2008-2018; Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Disponible en: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/PobrezalInicio.aspx>

GRÁFICA 2. TASA DE CRECIMIENTO DEL INDICADOR TRIMESTRAL DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA REGIONAL

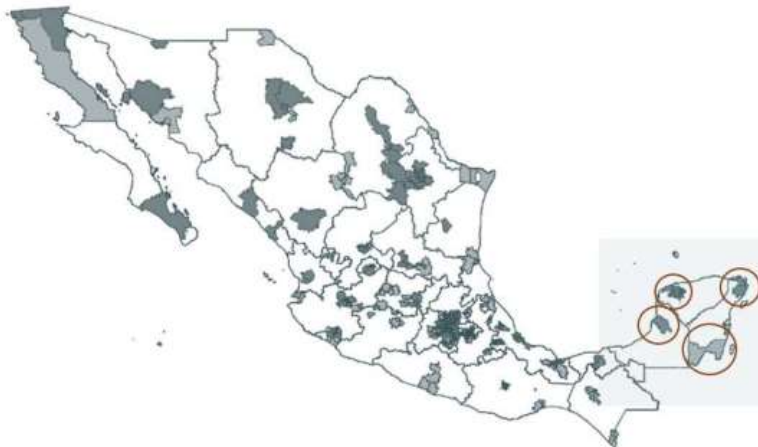


Fuente: Elaboración propia con datos de Banxico², 2019.

En efecto, las diversas regiones tuvieron un crecimiento en sentido ascendente; sin embargo, la Región Sureste se aleja de la tasa de crecimiento promedio, a pesar de tener una gran historia cultural, biodiversidad, y numerosas actividades productivas relacionadas con el sector petrolero y turístico.

Asimismo, la lejanía entre los centros urbanos dificulta la correcta distribución de la actividad económica y perpetúa la existencia de crecimiento desigual. De ello, se aprecia que los centros urbanos principales en Campeche, Mérida, Cancún y Chetumal se localizan a distancias promedio de 320 km entre ellas; mientras que en el centro de la República se observa una mayor proximidad entre centros urbanos de aproximadamente 92 km (Figura 1).

FIGURA 1. PRINCIPALES CENTROS URBANOS DE MÉXICO



Fuente: Elaboración con base en PNUD³, 2019

En cuanto a los medios de transporte y de conectividad en la región, se observa la existencia de carreteras, aeropuertos, puertos y ferrocarril como los 4 medios con mayor

² Banxico (2019), Reporte sobre las Economías Regionales, Julio-Septiembre 2019; Banco de México; Disponible en: <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/reportes-sobre-las-economias-regionales/%7B7F21129F-2030-4A60-5FBB-6E4CBE8DD462%7D.pdf>

³ PNUD, Transformando México desde lo local. Informe de Desarrollo Humano Municipal 2010-2015, PNUD, 2019.

relevancia para la conectividad en la región.

Respecto a la conectividad, el sureste cuenta con 6,034 km de red carretera federal, siendo 4 carreteras federales la red de comunicación vial principal. La mayor parte de los caminos se componen por un carril que permite la circulación en ambos sentidos con una media de velocidad de automóviles de 62km/hr y sólo los corredores Tulum-Cancún, Cancún-Mérida y Mérida-Campeche son carreteras de tres carriles que permiten velocidades promedio de 100 km/hr, destacando que dichas rutas son las principales vías de comunicación con el resto de la República.

Referente a la movilidad en aeropuertos, en la región existen 10 aeropuertos, de los cuales las rutas de Houston, Chicago, Toronto y Dallas hacia Cancún fueron de las principales durante 2018.

En cuanto al transporte marítimo, destaca que 3 de los 10 puertos con más movimiento en todo el país se encuentran en la zona; cabe mencionar que tan sólo el puerto de Dos Bocas en Tabasco encabeza el top nacional, moviendo más de 34 millones de toneladas⁴. Otros puertos importantes de la región sureste son: Frontera, Ciudad del Carmen, Seybaplaya, Lerma, Cayo Arcas, Las Coloradas, Punta Sam, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel y Punta Venado. En cuanto al arribo de turistas y pasajeros, es de mencionar que tan sólo en 6 puertos durante el 2019, arribaron un total de 6 millones 664 mil 841 pasajeros, mediante 2 mil 010 arribos de cruceros en la región.

En cuanto a otros sistemas de transporte, se considera al ferrocarril como un transporte intrarregional eficiente. De acuerdo con datos de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario (ARTF), en nuestro país se contó con 26,914 kilómetros de vías férreas, por lo que el crecimiento en la infraestructura ferroviaria es incipiente; entre 2008 y 2018 sólo se construyeron 187 nuevos kilómetros. Pese a lo anterior, el volumen de carga transportada durante la década de 2008 a 2018 se ha mantenido con una tendencia de crecimiento constante (Gráfica 3):

GRÁFICA 3. EVOLUCIÓN DE LA CARGA TRANSPORTADA EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO 2010-2018 (MILLONES DE TONELADAS)



Fuente: elaboración propia con información de ARTF⁵, 2018.

⁴ SCT (2019) Informe estadístico de los puertos de México 2019, Secretaría de Comunicaciones y Transportes; México

⁵ ARTF (2018); Anuario Estadístico Ferroviario 2018; Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF); 2018

Es decir, mientras las necesidades de transporte de mercancías crecen año con año, la infraestructura de esta no ha aumentado al ritmo proporcional, lo cual puede significar e implicar un problema a largo plazo debido a la falta de transporte ferroviario para manejar adecuadamente cantidades grandes de mercancías, lo cual se explica porque a partir de distancias mayores a los 500 km, el ferrocarril es más competitivo en costo tonelada/km que el resto de los modos de transporte terrestre, pudiendo llegar a ser hasta 42% más económico que otros medios de transporte.

Todo esto ha traído como resultado una limitada integración económica y una baja participación de los municipios de menor tamaño en el crecimiento económico y las actividades productivas de la región. La falta de conectividad y la ausencia de alternativas de transporte eficiente en la zona también han limitado, entre otros aspectos:

- La integración de comunidades locales en la actividad económica de los centros urbanos
- El acceso de los habitantes a empleos mejor remunerados
- La consolidación de cadenas productivas
- La creación de oportunidades para los negocios locales de expandir sus mercados y redes

Si bien la región sureste cuenta con una extensa oferta de atractivos turísticos como playas de agua cristalina, zonas arqueológicas (algunas de ellas declaradas Patrimonio de la Humanidad), cenotes, ríos subterráneos, pueblos mágicos, gastronomía, destinos culturales, entre otros; el rezago en la conectividad, como se ha visto, ha limitado las alternativas disponibles para visitar destinos o atractivos turísticos en condiciones óptimas de tiempo, costo y seguridad desde sus destinos principales. Sin embargo, se muestra una gran concentración de visitantes en los destinos de Cancún y Riviera Maya que suman alrededor del 80% del total de visitantes, mientras para el resto de los destinos de la región, no se ha logrado desarrollar plenamente el potencial de sus atractivos turísticos, limitando con ello los beneficios asociados a la actividad turística.

Por lo anterior, en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 se señaló como una responsabilidad del Gobierno el no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie afuera; y por ello, el 01 de diciembre de 2018 señaló entre los compromisos de gobierno, el número 68, “Se construirá el Tren Maya para comunicar por este medio de transporte rápido y moderno a turistas y pasajeros nacionales en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo”.

Dicho compromiso fue detallado en el PND 2019-2024 y en el PROSECTUR 2020-2024, en donde se señala al Tren Maya como el proyecto de infraestructura que conectará al sureste permitiendo la movilidad entre las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán, y del cual la mayor parte de su ruta pasará por derechos de vía ya existentes, como vías férreas, carreteras y tendidos eléctricos.

Objetivo Prioritario 2. Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico.

El objeto de las Escalas Náuticas es, entre otros, desarrollar el turismo náutico en nuestro país aprovechando el potencial de las zonas donde fueron establecidas, ya que cuentan con una gran biodiversidad, condiciones favorables a la navegación, riqueza pesquera, etc. y así detonar el crecimiento acelerado de la afluencia turística y contribuir al desarrollo económico, siempre promoviendo el aprovechamiento racional y la conservación de los recursos naturales. Para lograr su cometido, las Escalas Náuticas deben brindar servicios de calidad a costos competitivos; de forma tal que la atracción de turistas sea plausible y que también la población logre ejercer el derecho al descanso y la recreación a un costo accesible.

Adicionalmente, no debe olvidarse que será a través del impulso y la promoción al turismo a nivel nacional e internacional que FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. estará en posibilidad de generar condiciones para la creación de empleos, obtener una mayor derrama económica y promover el desarrollo, cuidando siempre la conservación de los recursos naturales. En ese sentido, para lograr atraer cada vez a más turistas, las Escalas Náuticas deben contar con instalaciones que sean capaces de brindar servicios de calidad y eficiencia; por lo cual esto se ha convertido en un objetivo prioritario para la Entidad; pues de ello depende que dicha atracción de turistas sea una realidad.

Una vez que se ha determinado la importancia que revisten las Escalas Náuticas para el desarrollo económico y social, es necesario dar un paso más y no sólo mantener las instalaciones en condiciones óptimas, sino mejorarlas, siempre pensando en las características específicas de cada destino turístico y la población que atienden. De la misma manera, es importante que dichos esfuerzos no sólo se hagan notar una vez que se ha atraído al turista; sino establecer sistemas de promoción constante, sistemas de comercialización y políticas tarifarias que den certeza a las transacciones y que abonen a la competitividad en términos de negocios. Justamente, serán todas estas actividades las que estará desarrollando esta Entidad.

Finalmente, el nivel de rentabilidad y de desarrollo que pueda alcanzarse mediante las Escalas Náuticas dependerá del éxito de dichas actividades y de la satisfacción del cliente una vez que se han llevado a cabo.

Objetivo Prioritario 3. Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales.

Una Administración Portuaria Integral (API's) es aquella que es titular de una concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos de un puerto, además de ser autónoma en su gestión operativa y financiera.

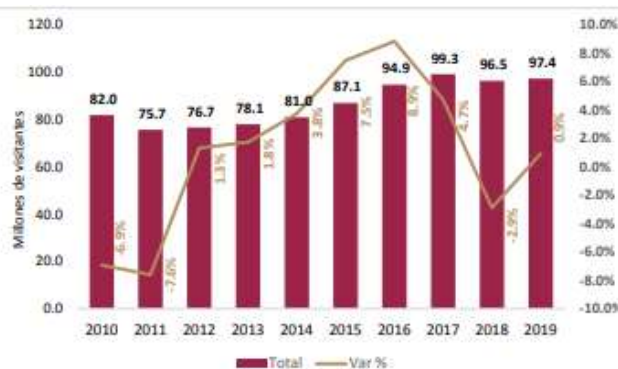
De éstas, FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. es titular de dos concesiones como Administrador Portuario Integral; la primera de ellas ubicada en el estado de Baja



California (API Cabo San Lucas), y otra en el estado de Oaxaca (API Bahías de Huatulco); las cuales tienen como objetivos específicos integrar las costas y regiones aledañas al desarrollo económico y fortalecer la creación de destinos atrayendo al turismo internacional a través de la mejora en la movilidad y conectividad. Esto puede lograrse a través del incremento en el arribo de cruceros, que permite generar empleos y detonar el desarrollo.

De acuerdo con DATATUR⁶, y como se observa en la gráfica 4, a nivel nacional, durante el periodo enero-diciembre de 2019 el arribo de turistas fue de 97.4 millones, es decir 0.9% más con respecto al mismo periodo de 2018 (Gráfica 4).

GRÁFICA 4. ARRIBO DE TURISTAS 2010-2019



Fuente: "Resultados de la Actividad Turística", DATATUR 2019

De forma específica, el número de cruceros que llegaron a México de enero-diciembre de 2019 fue 2 mil 951 cruceros; es decir, un 10.5% más con respecto al mismo periodo de 2018; y el número de pasajeros en cruceros que arribó fue 9 millones 95 mil pasajeros, 10.0% más en comparación con 2018 (DATATUR⁷, 2019). Los detalles sobre arribos y pasajeros de 2019, específicamente de los puertos de Cabo San Lucas y Huatulco, se aprecian en la siguiente tabla (Tabla 1):

TABLA 1. ARRIBOS Y PASAJEROS EN CABO SAN LUCAS Y BAHÍAS DE HUATULCO 2018-2019

| Concepto | Puerto | 2018 | 2019 |
|-----------|------------------------|---------|---------|
| Pasajeros | Cabo San Lucas, B.C.S. | 434,489 | 540,459 |
| Arribos | Cabo San Lucas, B.C.S. | 176 | 204 |
| Pasajeros | Huatulco, Oax. | 50,802 | 70,043 |
| Arribos | Huatulco, Oax. | 36 | 43 |

Fuente: Elaboración propia con base en DATATUR y SCT⁸

⁶ DATATUR (2019) Resultados de la Actividad Turística 2019. Diciembre, 2019; Secretaría de Turismo; México. Disponible en: [https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2019-12\(ES\).pdf](https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2019-12(ES).pdf)

⁷ DATATUR (2019) Resultados de la Actividad Turística 2019. Diciembre, 2019; Secretaría de Turismo; México. Disponible en: [https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2019-12\(ES\).pdf](https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2019-12(ES).pdf)

⁸DATATUR (2019), Actividades en Crucero. Disponible en: <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Actividades%20En%20Crucero.aspx>

Como puede observarse, los resultados a 2019 pueden parecer alentadores; sin embargo, cabe destacar que el reto que enfrentan las API´s no es menor; porque debe reconocerse que existen causales directas e indirectas que pueden afectar la operación de estas, destacando la percepción en términos de seguridad del país, la cual se ha visto deteriorada por la emisión de alertas de seguridad o alertas sanitarias, las cuales causan estragos en el turismo; y por otro lado los problemas de infraestructura, la falta de mecanismos de coordinación interinstitucional, así como de factores externos como la insuficiencia de atractivos turísticos en la zona, las condiciones climatológicas, etc.; factores todos que inciden en el arribo o no de cruceros.

Es por estas razones, que las API´s están comprometidas, ahora con mayor ahínco que en el pasado, a coadyuvar a la atracción de turistas, por lo cual trabajan constantemente para obtener la certificación con base en el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y así garantizar la seguridad de los cruceros; asimismo trabajan para cumplir con un Programa Mínimo Anual de Mantenimiento, y mantener la limpieza y buen estado de los recintos portuarios.

Objetivo Prioritario 4. Fortalecer las capacidades institucionales de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente.

FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. es una empresa de participación estatal mayoritaria que forma parte de las entidades paraestatales bajo el Ramo 21 "Turismo"; de lo cual, en concordancia con lo enunciado en los instrumentos de planeación, como son el PND 2019-2024; el PROSECTUR 2020-2024; y, las modificaciones realizadas durante 2018 a su Objeto Social, se añadieron entre sus fines la realización de las acciones de construcción y ejecución del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.

En consonancia con todas las dimensiones de eficacia, eficiencia y economía, se requiere realizar ajustes, modificaciones y actualizaciones tanto en su estructura organizacional y operativa como en los diversos procedimientos administrativos al interior de la entidad con objeto de fomentar el buen manejo de los recursos, la mejora y seguimiento de procesos, cumplir con las disposiciones que regulan su actividad, y en particular cumplir con los criterios de transparencia.

Respecto de la estructura organizacional debemos recordar que uno de los principales objetivos de su diseño es promover la orientación a resultados, la mejora en la gestión y la racionalización del gasto público; objetivos todos que también forman parte del PROGRAMA Nacional de Combate a la Corrupción y a la Impunidad, y de Mejora de la Gestión Pública 2019-2024, dentro de los cuales, se plantea que sin una buena planeación y estructura de base, la consecución de metas y objetivos sería complicada, además de que implicaría una pérdida o derroche de recursos; sin considerar que se puede caer incluso en duplicidad de funciones o realización de acciones incongruentes con los objetivos buscados.



Por otro lado, en lo que hace a los procedimientos, debe tenerse en consideración que la simplificación y estandarización de procesos y normas redundan en una operación más eficiente, donde además la existencia de un sistema robusto facilita el control interno, el seguimiento y evaluación de las actividades; y facilita la provisión de información a la ciudadanía.

Finalmente, todos estos elementos convergen para el fortalecimiento de la entidad y sus capacidades; permitiéndole cumplir en los mejores términos todos los objetivos y metas que le han sido encomendados.



6. Objetivos prioritarios

Tal como se refirió anteriormente, el presente Programa plantea en su ejecución 4 objetivos prioritarios, los cuales se alinean con el objeto social de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. y contribuyen al cumplimiento de los objetivos fijados en el PND 2019-2024 y el PROSECTUR 2020-2024, de la siguiente manera:

| PROGRAMA INSTITUCIONAL 2020-2024 FONATUR TREN MAYA, S.A. DE C.V. | PROSECTUR 2020-2024 |
|---|--|
| Objetivos Prioritarios | Objetivo Prioritario |
| Objetivo prioritario 1 Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste. | Objetivo prioritario 2 Impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México. Objetivo prioritario 4 Fomentar el turismo sostenible en el territorio nacional |
| Objetivo prioritario 2 Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico. | Objetivo prioritario 2 Impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México. |
| Objetivo prioritario 3 Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales. | Objetivo prioritario 2 Impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México. |
| Objetivo prioritario 4 Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente. | Objetivo prioritario 1 Garantizar un enfoque social y de respeto a los derechos humanos en la actividad turística del país. |

A continuación, se enuncia la relevancia de cada objetivo señalado.

Relevancia del objetivo prioritario 1

Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste.

El Proyecto Prioritario Integral Tren Maya se encuentra orientado a la creación y fomento de empleos, al desarrollo socioeconómico, a la protección del medio ambiente y al ordenamiento territorial del sureste, ya que, con su implementación, en conjunto con diversas obras de infraestructura, se eliminará el círculo vicioso existente de falta de conectividad y comunicación en el sureste y se logrará impulsar el desarrollo y crecimiento de la región.

Esto constituirá una oportunidad para potenciar el desarrollo social, cultural y económico de la región sureste de México; se trata de un vehículo posibilitador de transformaciones en el entorno de la población, ya que contribuirá a:

- Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región y las comunidades locales mediante el servicio de un transporte de pasajeros eficiente y confiable, y una red



ferroviaria moderna que facilite el transporte de carga para acelerar el comercio en el sureste y el intercambio de mercancías con el resto del país.

- Potencializar la industria turística en la región atrayendo más turistas durante periodos más largos y diversificar las zonas turísticas de la península, generando derrama económica local por una mayor demanda de bienes y servicios turísticos.
- Fomentar la inclusión social a través del desarrollo económico de la región y el acceso a mayores oportunidades impulsando la integración de las comunidades locales a la actividad económica de los centros urbanos.

El Proyecto consiste en la provisión del servicio de transporte férreo que interconectará las principales ciudades y zonas turísticas a través de una línea ferroviaria de aproximadamente 1,564 km, de los cuales aproximadamente 944 km corresponden a vías de nueva construcción y aproximadamente 620 km a vías que serán rehabilitadas. El Tren Maya contará con 59 estaciones, las cuales se clasifican de la siguiente manera: en 19 de ellas se impulsará la asociación con los habitantes del terreno circundante, de modo que el incremento en la demanda de servicios y en la actividad económica contribuya al desarrollo de comunidades sustentables; 11 serán paraderos, los cuales permitirán el ascenso y descenso de pasajeros y de mercancías en diferentes puntos a lo largo de la ruta; y 29 serán estaciones antiguas rehabilitadas, las cuales permiten el ascenso, descenso de pasajeros y de carga en diferentes puntos del recorrido que será rehabilitado.

Relevancia del objetivo prioritario 2

Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico.

En México, el turismo es considerado como una de las actividades que más contribuyen al desarrollo nacional, en tanto que genera empleos, genera divisas y detona el crecimiento; para dimensionarlo, basta decir que, en 2018, el Producto Interno Bruto Turístico representó 8.7% del Producto Interno Bruto total del país (INEGI⁹, 2018).

Es por ello que FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., al fomentar la atracción de turistas vía la administración de Escalas Náuticas, posee una actividad de gran importancia para el desarrollo económico. Escalas Náuticas es el nombre dado al conjunto de instalaciones turísticas que comprenden:

- **Marinas.** - Están conformadas por instalaciones terrestres y marinas en las que se prestan los servicios a embarcaciones para el atraque en muelle, marina seca, pensión de remolque, grúa pórtico, rampa de botado y venta de combustibles, así como otros servicios náuticos. De estas, se administran: La Paz y Santa Rosalía, Baja California Sur; San Felipe, Baja California; Puerto Peñasco y Guaymas, Sonora; Mazatlán, Sinaloa; San Blas, Nayarit; y Cozumel, Quintana Roo.

⁹ INEGI (2019), Producto Interno Bruto turístico, Base 2013. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/turismosat/>



- **Campos de golf.** - Estas instalaciones constan de un área verde de más de 60 hectáreas cada una, con 18 hoyos para el juego de golf. Actualmente se administran: Palma Real en Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero; y Litibú en Bahía de Banderas, Nayarit.
- **Camping.** - Consta de un terreno abierto cercado para dar seguridad y albergar a turistas que gustan de acampar, cuyas instalaciones cuentan con 74 cajones para casas rodantes, capacidad para 300 casas de campaña, alberca, palapa, baños y regaderas, del cual se administra: RV Park & Camping Palma Linda Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero.
- **Paradero.** - Sus instalaciones cuentan con cajones para autobuses, automóviles y espacios para el lavado de autobuses, con un área de descanso, baños y seguridad; administrándose el paradero Las Garzas Ixtapa-Zihuatanejo, en Guerrero.
- **Parques.** - Es un área de protección de flora y fauna que cuenta con zona arqueológica, museo, miradores y plazoletas, así como centro de atención a visitantes (guías especializados y sendas de interpretación), sanitarios, locales comerciales, salón de eventos y estacionamiento; de la cual se administra: Parque Eco-Arqueológico Copalita en Huatulco, Oaxaca.
- **Hoteles Desert Inn.** - Son instalaciones para el alojamiento, esparcimiento y/o descanso de personas, ubicadas en Baja California Sur, siendo estas: Hotel Desert Inn Loreto, el cual cuenta con 49 habitaciones, restaurante y bar, salón de juegos y eventos, estacionamiento y alberca; y Hotel Desert Inn San Ignacio, con 28 habitaciones, restaurante y bar, estacionamiento, salón de juegos y alberca.

Una vez entendido lo anterior, y considerando la cantidad de servicios que prestan, sobra decir que el mantenimiento y mejora de las condiciones de operación de las escalas es de suma importancia para el desarrollo del objetivo para el cual fueron diseñadas, la atracción de turistas; y FONATUR Tren Maya S.A. de C.V., al ser quien administra dichas escalas, debe asegurarse de que éstas cumplan con las características necesarias para operar en cada destino turístico.

Relevancia del objetivo prioritario 3

Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales.

Otra de las herramientas con las que FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. colabora con la atracción de turistas nacionales e internacionales, es con la administración de las API's, mismas que tiene a su cargo, y que facilitan el embarque y desembarque de pasajeros en los cruceros; facilitan la movilidad y el desarrollo turístico. Las API's tienen dos líneas de negocio:

- **Cruceros.** Principal línea de negocios de los recintos portuarios, administrándose Bahías de Huatulco y Cabo San Lucas; que forman parte de las rutas: Riviera



Mexicana, Mar de Cortes, Canal de Panamá o Transcanal y ocasionalmente la ruta mundial.

- **Turismo náutico.** Se administra: 1) API Bahías de Huatulco, que tiene bajo su concesión, y en la que se opera directamente la zona federal marítima de la Marina Chahué, la cual ofrece 82 posiciones de atraque para embarcaciones de 27 a 60 pies, 2 posiciones para unidades hasta de 100 pies y 11 posiciones para megayates; y, 2) API Cabo San Lucas, la cual cuenta con tres marinas que atienden a embarcaciones de recreo; yates y megayates; de pesca deportiva nacionales y extranjeras; y embarcaciones con estancias permanentes o temporales, que arriban principalmente del Noroeste del Pacífico.

Como puede suponerse, el mantenimiento que requieren estas líneas de negocio es considerable, para lo cual se realizan programas mínimos que deben cumplirse; independientemente de las consideraciones respecto de la seguridad, pues es a partir de ésta que puede generarse un sentimiento de certeza y tranquilidad que atraiga a más turistas.

Relevancia del objetivo prioritario 4

Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente.

Como se ha destacado en objetivos anteriores, el mal manejo de las administraciones para el cumplimiento del objeto social no permitió facilitar la conexión, la movilidad, el turismo y el desarrollo regional en el país, sino que en su lugar se limitaron únicamente a continuar con el modelo de desarrollo turístico concentrado sin considerar los requerimientos de cara a las necesidades del país, por lo cual FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. se ha comprometido con la erradicación de dicho problema, y para ello, es necesario una reformulación de la administración para el buen manejo de los recursos, fomentando una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente; por lo que, como primeros pasos, se ha realizado lo siguiente:

- Se modificó el objeto social de esta entidad paraestatal, por lo cual, en su Objeto Social, se contemplan los siguientes fines:
 - ✓ La celebración de actos jurídicos con autoridades federales, estatales o municipales, e instancias del sector social y privado para llevar a cabo la planeación, desarrollo, construcción, operación y administración del Proyecto Prioritario Integral Tren Maya.
 - ✓ La adquisición, enajenación, operación, explotación, arrendamiento o administración de la infraestructura de los Centros Integralmente Planeados, incluyendo hoteles, restaurantes, marinas, e instalaciones turísticas e inmobiliarias.
 - ✓ El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio de las API´s de puertos de la República Mexicana.



- Se elaboraron convenios de colaboración y coordinación con diversas dependencias y entidades, a fin de establecer acciones puntuales para el desarrollo del nuevo objeto social de la entidad.
- Se obtuvo en favor de esta empresa pública el título de asignación de la vía férrea Tren Maya, con lo cual se permitió la realización del proyecto y conectividad de los pueblos y comunidades del sureste, en concordancia con el Objeto Social de esta entidad.

Por lo cual, frente a los nuevos retos nacionales, se requiere de una gestión eficiente, eficaz, honesta y renovada que permita realizar actividades que permitan el crecimiento, desarrollo y fomento del empleo a una región históricamente rezagada y excluida de la participación de los beneficios de actividades tan importantes como el desarrollo social, económico y turístico de México; por lo que este objetivo es un pilar fundamental de la actuación de la entidad en su contribución a uno de los ejes rectores de la presente administración y quizá de los más relevantes: *“No dejar a nadie atrás y no dejar a nadie afuera”*.



7. Estrategias prioritarias y acciones puntuales

Derivado de cada uno de los objetivos prioritarios se desglosa, mediante estrategias prioritarias y acciones puntuales, la forma de trabajo para su cumplimiento.

Estrategias prioritarias

Las estrategias prioritarias constituyen la forma de atender cada uno de los objetivos prioritarios. A continuación, se señalan de forma individual los objetivos.

Objetivo Prioritario 1

Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste.

| Estrategias prioritarias | |
|--------------------------|--|
| 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. |
| 1.2 | 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. |
| 1.3 | 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. |

Objetivo Prioritario 2

Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico.

| Estrategias prioritarias | |
|--------------------------|--|
| 2.1 | Gestionar los mantenimientos necesarios para garantizar el óptimo funcionamiento de las instalaciones y equipos de las diferentes unidades de negocio que componen las Escalas Náuticas. |

Objetivo Prioritario 3

Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales.

| Estrategias prioritarias | |
|--------------------------|--|
| 3.1 | Administrar los recintos portuarios concesionados para garantizar una operación eficaz y eficiente. |
| 3.2 | Generar las condiciones óptimas y realizar acciones para aumentar el arribo de cruceros a los recintos portuarios. |



Objetivo prioritario 4

Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente.

| Estrategias prioritarias | |
|---------------------------------|---|
| 4.1 | Gestionar los recursos financieros, materiales, humanos y administrativos bajo criterios de legalidad, eficiencia y racionalidad para cumplir con el objeto social de la entidad. |
| 4.2 | Fomentar la transparencia, la rendición de cuentas y la legalidad en la entidad para combatir la corrupción. |

Acciones puntuales

Las acciones puntuales buscan impulsar cada una de las estrategias prioritarias y coadyuvar al cumplimiento de cada uno de los objetivos. Por ello, se enuncian a continuación cada una de ellas.

Objetivo prioritario 1

Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste.

| 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. |

Objetivo prioritario 2

Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico:

Estrategia 2.1 Gestionar los mantenimientos necesarios para garantizar el óptimo funcionamiento de las instalaciones y equipos de las diferentes unidades de negocio que componen las Escalas Náuticas.

| | |
|--------------|---|
| 2.1.1 | Detectar las necesidades de mantenimiento preventivo y/o correctivo para que las instalaciones y equipos que forman parte de las escalas náuticas para que funcionen de forma óptima. |
| 2.1.2 | Mantener las unidades de negocio para garantizar que brinden un servicio de calidad. |
| 2.1.3 | Supervisar las acciones realizadas en las instalaciones y equipos para fortalecer el turismo regional y sostenible. |

Objetivo prioritario 3

Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales:

Estrategia 3.1 Administrar y explotar los recintos portuarios concesionados para garantizar una operación eficaz y eficiente.

| | |
|--------------|---|
| 3.1.1 | Mantener, operar y supervisar los recintos portuarios para garantizar que sean funcionales. |
| 3.1.2 | Renovar los certificados de seguridad que den certidumbre a las líneas navieras para garantizar que se encuentren siempre vigentes. |

Estrategia 3.2 Generar las condiciones óptimas y realizar acciones para aumentar el arribo de cruceros a los recintos portuarios.

| | |
|--------------|--|
| 3.2.1 | Establecer una adecuada política de contraprestaciones y condiciones contractuales con los usuarios (cesionarios, prestadores de servicios portuarios y turistas) para definir un marco de acción. |
| 3.2.2 | Promover con las autoridades locales y los prestadores de servicios turísticos su actualización y diversificación para aumentar el arribo de cruceros a los recintos portuarios. |
| 3.2.3 | Gestionar los diversos servicios requeridos en los recintos portuarios para su óptimo funcionamiento a fin de promover el desarrollo turístico. |

Objetivo prioritario 4

Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente:

Estrategia 4.1 Gestionar los recursos financieros, materiales, humanos y administrativos bajo criterios de legalidad, eficiencia y racionalidad para cumplir con el objeto social de la entidad

| | |
|--------------|--|
| 4.1.1 | Gestionar los recursos financieros y materiales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. bajo criterios de legalidad, eficiencia, eficacia y racionalidad. |
| 4.1.2 | Actualizar la estructura organizacional y operativa de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. para fortalecer su capacidad de gestión, bajo criterios de eficiencia, transparencia y austeridad, en el marco de los nuevos fines de la entidad. |
| 4.1.3 | Promover el Control Interno, la Administración de Riesgos, y fortalecer el Sistema de Control Interno Institucional de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para fortalecer la mejora gubernamental de la entidad. |
| 4.1.4 | Fomentar la adopción de las Tecnologías de la Información y Comunicación para optimizar procesos, agilizar y simplificar las funciones de la entidad. |

Estrategia 4.2 Fomentar la transparencia, la rendición de cuentas y la legalidad en la entidad para combatir la corrupción.

| | |
|--------------|--|
| 4.2.1 | Presentar ante los Comités Institucionales correspondientes los informes sobre las actividades realizadas para el cumplimiento de los fines institucionales. |
| 4.2.2 | Garantizar una adecuada atención de las solicitudes de acceso a la información y el cumplimiento de las obligaciones de transparencia. |
| 4.2.3 | Promover y gestionar la actualización y mejora en las normas, estructuras, procesos y/o procedimientos para promover una administración responsable, eficiente, eficaz y transparente. |
| 4.2.4 | Promover y gestionar la igualdad sustantiva, los derechos humanos, la inclusión social y el rechazo a todas las formas de discriminación para garantizar la igualdad efectiva y la inclusión de todos los grupos sociales. |



8. Metas para el bienestar y parámetros

A continuación, se señalan los indicadores con los que se medirá el cumplimiento.

Objetivo Prioritario 1, Meta para el bienestar

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|--|--|---|----------------------------------|--|------|------|
| Nombre | Tasa de variación de los empleos en el sureste de México | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 1. Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste | | | | | | |
| Definición | Mide la tasa de variación de los empleos en el sureste de México derivado del desarrollo del proyecto Tren Maya. | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Regional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Instituto Nacional de Estadística y Geografía | | | | |
| Método de cálculo | [[Sumatoria de los empleos en el sureste de México por los que se desarrolla el Tren Maya en el año t/ Sumatoria de los empleos en el sureste de México por los que se desarrolla el Tren Maya en el año t-1)-1]*100 | | | | | | |
| Observaciones | Las condiciones macroeconómicas y sociales se mantienen estables y favorables | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Sumatoria de los empleos en el sureste de México por los que se desarrolla el Tren Maya en el año 2019 | Valor variable 1 | 5,495,603 | Fuente de información variable 1 | Empleos reportados en los estados al Cuarto Trimestre en la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, INEGI | | |
| Nombre variable 2 | Sumatoria de los empleos en el sureste de México por los que se desarrolla el Tren Maya en el año 2018 | Valor variable 2 | 5,187,947 | Fuente de Información Variable 2 | Empleos reportados en los estados al Cuarto Trimestre en la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, INEGI | | |
| Sustitución en método de cálculo | [[5,495,603/5,187,947]-1] *100=5.9 | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | Nota sobre la línea base | | | | | | |
| Valor | 5.9 | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | |
| | 2.0 | | | | | | |
| | El Proyecto Prioritario Integral Tren Maya impulsará la creación de empleos en los estados del sureste, por lo cual tendrá un crecimiento sostenido en la región. | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| -0.4 | 3.0 | -1.4 | 4.1 | 1.1 | -1.1 | 3.6 | 5.9 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 0.1 | 1.1 | 1.4 | 1.7 | 2.0 | | | |



Objetivo Prioritario 1, Parámetro 1

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|-------------|-------------|
| Nombre | Porcentaje de vías férreas construidas en el sureste de la República Mexicana | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 1.- Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste | | | | | | |
| Definición | Mide el porcentaje de kilómetros de vías férreas construidas en el sureste para el funcionamiento del Tren Maya | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Regional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Gestión | Acumulado o periódico | Acumulado | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informes de Avances generados por la entidad | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. | | | | |
| Método de cálculo | (Total de Kilómetros de vías férreas construidos / Total de Kilómetros de vías férreas programadas de construir) *100% | | | | | | |
| Observaciones | Supuesto: Las condiciones sociales y políticas permiten el funcionamiento de las obras e instalaciones | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Total de Kilómetros de vías férreas construidas | Valor variable 1 | 0 | Fuente de información variable 1 | Informe de Autoevaluación del año t | | |
| Nombre variable 2 | Total de Kilómetros de vías férreas programadas de construir | Valor variable 2 | 944.5 | Fuente de Información Variable 2 | Registros administrativos sobre el trazo de ruta del Tren Maya e Informe de Autoevaluación del año t | | |
| Sustitución en método de cálculo | $(0 / 944.5) * 100\% = 0.0\%$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 0 | Este indicador no cuenta con una serie histórica toda vez que el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya es un proyecto de nueva creación | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 100% | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 0 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 0.2% | 15% | 37% | 72% | 100% | | | |



Objetivo Prioritario 1, Parámetro 2

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|-------------|-------------|
| Nombre | Porcentaje de vías férreas rehabilitadas en el sureste de la República Mexicana | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 1.- Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste | | | | | | |
| Definición | Mide el porcentaje de kilómetros de vías férreas rehabilitados en el sureste para el funcionamiento del Tren Maya | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Regional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Gestión | Acumulado o periódico | Acumulado | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informes de Avances generados por la entidad | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. | | | | |
| Método de cálculo | (Total de Kilómetros de vías férreas rehabilitados en el año t / Total de Kilómetros de vías férreas programadas de rehabilitar) *100 | | | | | | |
| Observaciones | Supuestos: Las condiciones sociales y políticas permiten el funcionamiento de las obras e instalaciones | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Total de kilómetros de vías férreas rehabilitadas | Valor variable 1 | 0 Km rehabilitados | Fuente de información variable 1 | Informe de Autoevaluación del año t | | |
| Nombre variable 2 | Total de kilómetros de vías férreas programadas de rehabilitar | Valor variable 2 | 620 Km planeados por rehabilitar | Fuente de Información Variable 2 | Registros administrativos sobre el trazo de ruta del Tren Maya | | |
| Sustitución en método de cálculo | $(0 / 620) * 100 = 0.0\%$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 0 | Este indicador no cuenta con una serie histórica toda vez que el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya es un proyecto de nueva creación | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 100% | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 0 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 5% | 53% | 100% | 100% | 100% | | | |



Objetivo Prioritario 2, Meta para el bienestar

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|----------------------------------|---|------|------|------|--|
| Nombre | Tasa de variación porcentual de los ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios en las unidades de negocio a cargo de la entidad | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 2.- Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico | | | | | | | | |
| Definición | Mide la variación porcentual de los ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios en las unidades de negocio (marinas turísticas, campos de golf, hoteles Desert Inn y parques turísticos) | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Trimestralmente en el Informe de Autoevaluación de la Entidad | | | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Subdirección de Escalas Náuticas | | | | | | |
| Método de cálculo | $\left(\frac{\text{Total de ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios en el año } t}{\text{Total de Ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios en el año } t-1} - 1 \right) \times 100$ | | | | | | | | |
| Observaciones | Supuestos: Las condiciones sociales, políticas y administrativas permiten el funcionamiento de las Escalas Náuticas | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Total de ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios en el año t | Valor variable 1 | 121,666,763 | Fuente de información variable 1 | Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas | | | | |
| Nombre variable 2 | Total de Ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios en el año t-1 | Valor variable 2 | 129,470,859 | Fuente de información variable 2 | Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | | | $\left[\left(\frac{121,666,763}{129,470,859} - 1 \right) \right] \times 100 = -6.03$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | |
| Línea base | | | Nota sobre la línea base | | | | | | |
| Valor | -6.03 | | | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | |
| 5.0 | | De 2020 al 2024 se está proyectando un crecimiento muy conservador del 1% anual en los ingresos, esto es, que en 2024 se tendrá un crecimiento del 5% acumulado | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | | |
| N/D | N/D | N/D | 34.5 | 35.5 | 0.4 | 19.3 | -6.0 | | |
| METAS | | | | | | | | | |
| 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | |
| 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | |



Objetivo Prioritario 2, Parámetro 1

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|---|---|----------------------------------|---|---|-------------|-------------|
| Nombre | Tasa de variación porcentual en las actividades de promoción de venta de bienes y servicios en las unidades de negocio a cargo de la Entidad | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 2.- Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico. | | | | | | |
| Definición | Mide la variación porcentual en las actividades de promoción de venta de bienes y servicios de las unidades de negocio a cargo de la entidad: marinas turísticas, campos de golf, hoteles Desert Inn y parques turísticos. Las actividades son principalmente banners promocionales y comercio electrónico. | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Relativa | Acumulado o periódico | Periódico | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informe de Autoevaluación | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Subdirección de Escalas Náuticas | | | | |
| Método de cálculo | ((Total de actividades de promoción en el año T) / (Total de actividades de promoción para la venta de bienes y servicios en las unidades de negocio en el año t-1)-1) x 100 | | | | | | |
| Observaciones | La continua promoción ayuda a posicionar y mantener nuestras unidades de negocio dentro del segmento de mercado al que pertenecen, así como a dar a conocer los bienes, servicios y promociones que ofrecemos a clientes nacionales y extranjeros. | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Total de actividades de promoción en el año T | Valor variable 1 | 772 | Fuente de información variable 1 | Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas | | |
| Nombre variable 2 | Total de actividades de promoción para la venta de bienes y servicios en las unidades de negocio en el año t-1 | Valor variable 2 | 739 | Fuente de información variable 2 | Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas | | |
| Sustitución en método de cálculo | $((772 / 739) - 1) \times 100 = 4.47$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | | | Nota sobre la línea base | | | | |
| Valor | 4.47 | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | |
| 0.5 | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/D | N/D | N/D | 7.17 | 7.26 | 1.48 | 2.48 | 4.47 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 0.1 | 0.2 | 0.3 | 0.4 | 0.5 | | | |



Objetivo Prioritario 2, Parámetro 2

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|--|---|----------------------------------|---|---|-------------|-------------|
| Nombre | Incremento en el porcentaje de satisfacción de los turistas que adquieren bienes y servicios en las unidades de negocio | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 2.- Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico | | | | | | |
| Definición | Mide el incremento en el porcentaje de satisfacción de los turistas que utilizan los servicios de las unidades de negocio operadas (marinas turísticas, campos de golf, hoteles Desert Inn y parques turísticos), respecto del mismo periodo (trimestre) del año anterior. | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Relativa | Acumulado o periódico | Periódico | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a diciembre | | | | |
| Dimensión | Calidad | Disponibilidad de la información | Informe de Autoevaluación | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Subdirección de Escalas Náuticas | | | | |
| Método de cálculo | (((Porcentaje de turistas encuestados que declaran estar satisfechos o muy satisfechos en el periodo t) / (Porcentaje de turistas encuestados que declaran estar satisfechos o muy satisfechos en el periodo t-1)-1) x 100 | | | | | | |
| Observaciones | Al solicitar el llenado de la encuesta de satisfacción, contamos con una opinión directa de los clientes respecto a los servicios brindados, lo que nos permite tener un mejor parámetro de la prestación de los servicios y de las áreas de oportunidad que tenemos para mejorar. | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Porcentaje de turistas encuestados que declaran estar satisfechos o muy satisfechos en el periodo t | Valor variable 1 | 92.9 | Fuente de información variable 1 | Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas | | |
| Nombre variable 2 | Porcentaje de turistas encuestados que declaran estar satisfechos o muy satisfechos en el periodo t-1 | Valor variable 2 | 95.1 | Fuente de información variable 2 | Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas | | |
| Sustitución en método de cálculo | $((92.9 / 95.1) - 1) * 100 = -2.31$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| | Línea base | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | -2.31 | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| | Meta 2024 | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| | 0.74 | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/D | N/D | N/D | N/D | 0.21 | 0.74 | 1.82 | -2.31 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 0.11 | 0.43 | 0.54 | 0.64 | 0.74 | | | |



Objetivo Prioritario 3, Meta para el bienestar

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|---|--|---------------------------|--|---|------|------|
| Nombre | Tasa de variación anual del arribo de cruceros a las API´s administradas | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 3.- Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales | | | | | | |
| Definición | Mide la variación total de arribos de cruceros del año observado con respecto al número de arribos del año anterior. | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informe de Autoevaluación | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Subdirección de API's | | | | |
| Método de cálculo | [[Total de arribos de cruceros a las API´s administradas en el año t / Total de arribos de cruceros a las API´s administradas en el año t-1) - 1]* 100% | | | | | | |
| Observaciones | Supuestos: Las condiciones sociales y políticas permiten el funcionamiento de las obras e instalaciones | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Total de arribos de cruceros a las API en el año t | Valor variable 1 | 235 | Fuente de información variable 1 | Estadísticas proporcionadas por las API's | | |
| Nombre variable 1 | Total de arribos de cruceros a las API administradas en el año t-1 | Valor variable 1 | 223 | Fuente de información variable 1 | Estadísticas proporcionadas por las API's | | |
| Sustitución en método de cálculo | | [[235/223)-1]*100 = 5.38 | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | | | | Nota sobre la línea base | | | |
| Valor | 5.38 | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | |
| 6.0 | | | | En tanto el mercado de cruceros no determine alertas sanitarias o de seguridad | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/A | N/A | N/A | 5.0 | 5.0 | 5.19 | 5.38 | 5.38 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
| 5.38 | | 5.88 | | 5.90 | | 5.95 | |
| | | | | | | 2024 | |
| | | | | | | 6.0 | |



Objetivo Prioritario 3, Parámetro 1

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|---|---|---------------------------|---|--|-------------|-------------|
| Nombre | Porcentaje de Agentes Consignatarios de las Líneas Navieras y prestadores de servicios turísticos locales satisfechos con los servicios de conservación y mantenimiento de las API´s administradas | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 3.- Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales | | | | | | |
| Definición | Este indicador (proxy) mide la percepción de los agentes consignatarios de las líneas navieras propietarias de los cruceros y los prestadores de servicios locales respecto de los servicios de mantenimiento y conservación de las instalaciones en los recintos portuarios. | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informe de Autoevaluación | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Subdirección de API's | | | | |
| Método de cálculo | (Total de encuestados satisfechos o muy satisfechos / Total de encuestados) * 100 | | | | | | |
| Observaciones | Supuesto: Existen servicios e infraestructura básica en buenas condiciones. | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Total de encuestados satisfechos o muy satisfechos | Valor variable 1 | 85 | Fuente de información variable 1 | Encuestas en resguardo de la Subdirección de API's | | |
| Nombre variable 2 | Total de encuestados | Valor variable 2 | 100 | Fuente de información variable 2 | Encuestas en resguardo de la Subdirección de API's | | |
| Sustitución en método de cálculo | $(2 / 2) * 100 = 100\%$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | Nota sobre la línea base | | | | | | |
| Valor | 85 | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | |
| | 90 | | | | | | |
| En tanto las autoridades no determinen alertas sanitarias o de seguridad | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 89 | 88 | 85 | 85 | 85 | 85 | 85 | 85 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 85 | 86 | 87 | 88 | 90 | | | |



Objetivo Prioritario 3, Parámetro 2

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|---|---|---------------------------|---|--|-------------|-------------|
| Nombre | Cumplimiento del Programa Mínimo de Mantenimiento en las Instalaciones Portuarias | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 3- Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales | | | | | | |
| Definición | El indicador mide la ejecución del Programa Mínimo Anual de Mantenimiento, el programa incorpora actividades de mantenimiento en las instalaciones portuarias (áreas de uso común y restringidas) | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informe de Autoevaluación | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | Subdirección de API's | | | | |
| Método de cálculo | (Suma del número de Programas Mínimos de Mantenimiento realizados / Programas Mínimos de mantenimiento programados en el año) *100 | | | | | | |
| Observaciones | Supuesto: Las instalaciones portuarias cuentan con las condiciones óptimas de operación. | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Suma del número de Programas Mínimos de Mantenimiento realizados | Valor variable 1 | 2 | Fuente de información variable 1 | Informe de avances del Programa Mínimo Anual de Mantenimiento en resguardo de la Subdirección de API's | | |
| Nombre variable 2 | Programas Mínimos de mantenimiento programados | Valor variable 2 | 2 | Fuente de información variable 2 | Informe de avances del Programa Mínimo Anual de Mantenimiento en resguardo de la Subdirección de API's | | |
| Sustitución en método de cálculo | $(2 / 2) * 100 = 100\%$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | Nota sobre la línea base | | | | | | |
| Valor | 100 | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | |
| | 100% | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/A | N/A | N/A | N/A | 100 | 100 | 100 | 100 |
| METAS | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | |



Objetivo Prioritario 4, Meta para el bienestar

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | | | |
|---|---|--|---------------------------------|----------------------------------|----------------|-------|--------|------|--|
| Nombre | Porcentaje de presupuesto ejercido con respecto al presupuesto modificado | | | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 4.- Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente | | | | | | | | |
| Definición | Mide el avance en la ejecución del presupuesto con respecto al presupuesto modificado | | | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | | | |
| Tipo | Estratégico | Acumulado o periódico | Periódico | | | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Cuenta Pública | | | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. | | | | | | |
| Método de cálculo | (Presupuesto ejercido en el año t / Presupuesto modificado en el año t) *100 | | | | | | | | |
| Observaciones | | | | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Presupuesto ejercido en el año t | Valor variable 1 | 100 | Fuente de información variable 1 | Cuenta Pública | | | | |
| Nombre variable 2 | Presupuesto modificado en el año t | Valor variable 2 | 100 | Fuente de información variable 2 | Cuenta Pública | | | | |
| Sustitución en método de cálculo | | (5/5) *100=100 | | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | | | |
| Línea base | | | Nota sobre la línea base | | | | | | |
| Valor | 114.91 | | | | | | | | |
| Año | 2019 | | | | | | | | |
| Meta 2024 | | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | | |
| 100.0 | | | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | | |
| 116.05 | 89.48 | 100.46 | 103.03 | 118.53 | 106.42 | 80.65 | 114.91 | | |
| METAS | | | | | | | | | |
| 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | |
| 100 | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |



Objetivo Prioritario 4, Parámetro 1

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|--|--|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------|------|------|
| Nombre | Porcentaje de observaciones atendidas respecto a las observaciones generadas en materia de fiscalización | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 4. Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente | | | | | | |
| Definición | Mide el grado de atención a las observaciones en materia de fiscalización recibidas respecto del total pendiente de atender en el año | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Gestión | Acumulado o periódico | Anual | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informe de Autoevaluación | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. | | | | |
| Método de cálculo | [Observaciones atendidas en el año t / (Observaciones recibidas en el año t + Observaciones pendientes de atender en el año t-1)]*100 | | | | | | |
| Observaciones | Las observaciones derivaran de un documento oficial notificado por los Órganos de Fiscalización a FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Número de observaciones atendidas en el año t | Nombre variable 1 | 10 | Fuente de información variable 1 | Registros administrativos | | |
| Nombre variable 2 | Número de observaciones recibidas en el año t | Valor variable 2 | 24 | Fuente de información variable 2 | Registros administrativos | | |
| Nombre de la variable 3 | Número de observaciones pendientes de atender en el año t-1 | Valor variable 3 | 0 | Fuente de información variable 3 | Registros administrativos | | |
| Sustitución en método de cálculo | [10 / (24 + 0)] * 100 = 41.6 | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | | Nota sobre la línea base | | | | | |
| Valor | 2019 | | | | | | |
| Año | 41.6 | | | | | | |
| Meta 2024 | | Nota sobre la meta 2024 | | | | | |
| 70 | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 41.6 |
| META | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| N/A | 25 | 40 | 50 | 70 | | | |



Objetivo Prioritario 4, Parámetro 2

| ELEMENTOS DE META DE BIENESTAR | | | | | | | |
|---|--|---|---|--|---------------------------|-------------|-------------|
| Nombre | Porcentaje de contratos registrados en la Bitácora Electrónica de Seguimiento de Adquisiciones | | | | | | |
| Objetivo prioritario | 4. Fortalecer las capacidades institucionales de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. para promover una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente | | | | | | |
| Definición | Mide la proporción de contratos registrados en la Bitácora Electrónica de Seguimiento de Adquisiciones | | | | | | |
| Nivel de desagregación | Nacional | Periodicidad o frecuencia de medición | Anual | | | | |
| Tipo | Gestión | Acumulado o periódico | Periódico | | | | |
| Unidad de medida | Porcentaje | Periodo de recolección de los datos | Enero a Diciembre | | | | |
| Dimensión | Eficacia | Disponibilidad de la información | Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública | | | | |
| Tendencia esperada | Ascendente | Unidad responsable de reportar el avance | FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. | | | | |
| Método de cálculo | (Total de contratos registrados en la Bitácora Electrónica de Seguimiento de Adquisiciones en el año t / Universo de Contratos en al año t) *100 | | | | | | |
| Observaciones | Dicho Indicador se encuentra señalado en el Programa Nacional de Combate a la Corrupción y a la Impunidad, y de Mejora de la Gestión Pública, 2019-2024, por lo cual es el primer año que se realiza dicha medición. | | | | | | |
| APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DE LA META DE BIENESTAR PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE | | | | | | | |
| Nombre variable 1 | Total de contratos registrados en la Bitácora Electrónica de Seguimiento de Adquisiciones en el año t | Valor variable 1 | 171 | Fuente de información variable 1 | Registros administrativos | | |
| Nombre variable 2 | Universo de Contratos en el año t | Valor variable 2 | 171 | Fuente de información variable 2 | Registros administrativos | | |
| Sustitución en método de cálculo | $(171 / 171) * 100 = 100$ | | | | | | |
| VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS | | | | | | | |
| Línea base | | | | Nota sobre la línea base | | | |
| Valor | 100 | | | El presente indicador se encuentra señalado en el Programa Nacional de Combate a la Corrupción y a la Impunidad, y de Mejora de la Gestión Pública, 2019-2024, por lo cual en 2020 será el primer año que se realiza dicha medición. Pese a lo cual y para trazar una Línea Base en el ejercicio 2019, se identificó el total de contratos registrados en COMPRANET, del cual se tuvo un avance de registros del 100% | | | |
| Año | 2019 | | | | | | |
| Meta 2024 | | | | Nota sobre la meta 2024 | | | |
| 100.0 | | | | | | | |
| SERIE HISTÓRICA DE LA META DE BIENESTAR | | | | | | | |
| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 100 |
| META | | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | | |
| 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | |



9. Epílogo: visión de largo plazo

Al año 2040, FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. se consolidará como una institución promotora del desarrollo, reconocida por dinamizar la región sureste y convertirla en una zona económica con gran capacidad para atraer turistas y permitir la movilidad de pasajeros, así como de productos y bienes de manera eficiente y eficaz; a la vez que mejorar la calidad de vida de las comunidades y poblaciones indígenas de la región, a través de la diversificación productiva, el reconocimiento de las capacidades y métodos de apropiación locales, y el fomento a la autogestión comunitaria y gobernanza locales.

Asimismo, se consolidará la vinculación y participación de la comunidad científica, académica y tecnológica en la solución de los retos y problemas ambientales, culturales, arqueológicos, sociales, educativos y económicos, que permitan la operación del Tren Maya.

El sureste de la República Mexicana logrará crecer económicamente y desarrollarse mediante el impulso al comercio y al turismo. Se dinamizará el comercio en la región y esto generará miles de empleos; con lo cual la movilidad se tornará mucho más dinámica y segura para sus habitantes y los turistas que visitan la zona. Con ello se contribuirá a erradicar la pobreza, que fue identificada por las Naciones Unidas como el mayor desafío para las naciones, por lo que se estaría cumpliendo con una de las metas establecidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la promoción del crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible.

Asimismo, el desarrollo regional impulsado por el Tren Maya permitirá identificar y revertir procesos de deterioro ambiental asegurando la conservación de la biodiversidad, la integración de métodos tradicionales a la producción sostenible y la reordenación territorial en concordancia con la capacidad productiva del suelo y la participación de pueblos y comunidades locales. Al lograrse dicha situación, además de contribuir al bienestar social, se contribuirá al cumplimiento del ODS 12, consistente en garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

Una vez que se ponga en marcha el Tren Maya se conectará a localidades y municipios en donde sus habitantes se transportarán de manera eficiente y eficaz, ya que se brindará un servicio seguro, y a los turistas les brindará la posibilidad de extender sus viajes a otras zonas aledañas. Por otro lado, esta misma dinámica generará que las empresas se establezcan a lo largo de dichos recorridos, y en diversos centros de desarrollo sustentables que permitan dinamizar el comercio y favorecer la integración de la región.

Por su parte, las Escalas Náuticas y API's se reposicionarán en las preferencias de los consumidores a través del desarrollo y promoción de sus respectivas unidades de negocio, proveyendo un servicio confiable y de primer nivel. Esto redundará en mayores niveles de captación de turistas y la facilitación del comercio. De forma natural sus operaciones irán aumentando y eso logrará incrementar también los ingresos de la entidad.



En general, el desarrollo social y económico mejorará la calidad de la vida de la población. También se hará efectiva la vinculación entre las comunidades, pueblos indígenas y las empresas turísticas a fin de promover la preservación cultural y el desarrollo sostenible, permitiendo a las personas hacer efectivo su derecho al descanso y la recreación a un costo accesible.