

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

Cuenta Pública 2021

DATOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO						
Programa presupuestario	K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros					
Ramo	21 Turismo					
Unidad responsable*	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo					
Enfoques transversales	N/A					
PRESUPUESTO						
	Meta anual Millones de pesos	Ejercicio Millones de pesos	Avance anual %			
PRESUPUESTO ORIGINAL	36,287.96	33,650.90	92.73			
PRESUPUESTO MODIFICADO	33,650.90	33,650.90	100.00			
ALINEACIÓN CON LOS EJES DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024						
Eje	3 Economía					
Alineación con los Programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019 - 2024						
Primera Cadena de Alineación	Programa					
	21 Programa Sectorial de Turismo 2020-2024					
	Objetivo Prioritario					
	2 Impulsar el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México.					
CLASIFICACIÓN FUNCIONAL						
Finalidad	3-Desarrollo Económico					
Función	5-Transporte					
Subfunción	3-Transporte por Ferrocarril					
Actividad Institucional	6-Ferrocarriles eficientes y competitivos					
RESULTADOS						
NIVEL: Fin						
INDICADORES					METAS-AVANCE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	
Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	Alto desarrollo socioeconómico y turístico en el sureste del país	[(Empleos en los estados del sureste en el año t / Empleos en los estados del sureste en el año t-1)-1]*100	Tasa de variación	Estratégico - Eficacia - Anual	Meta anual ajustada:	1.1
					Realizado al Período:	6.81
					Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	
						105.64
NIVEL: Propósito					METAS-AVANCE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	
Porcentaje de municipios conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya	Los municipios del sureste del país están conectados con infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo	(Total de municipios conectados por las vías férreas del Tren Maya / Total de municipios de la zona de influencia del sureste a conectar por el Tren Maya)*100	Porcentaje	Estratégico - Eficacia - Anual	Meta anual aprobada:	
					Meta anual ajustada:	0
					Realizado al Período:	
					Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	100
NIVEL: Componente					METAS-AVANCE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	
Porcentaje de vías férreas construidas o rehabilitadas en el sureste de la república	Infraestructura férrea construida o rehabilitada para la conectividad de los municipios del sureste	(Total Kilómetros de vías férreas construidas o rehabilitadas en el año t / Kilómetros de vías férreas programados de construir o rehabilitar en los municipios de la zona de influencia del sureste)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Semestral	Meta anual aprobada:	
					Meta anual ajustada:	0
					Realizado al Período:	
					Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	100
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	
Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	Estaciones construidas o rehabilitadas para el funcionamiento del Tren Maya	(Sumatoria del avance en la construcción de las estaciones Tren Maya / Total de estaciones Tren Maya)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Semestral	Meta anual aprobada:	15.79
					Meta anual ajustada:	15.79
					Realizado al Período:	
					Avance realizado al periodo con respecto a la meta anual ajustada % :	100

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

Cuenta Pública 2021

NIVEL: Actividad						
INDICADORES					METAS-AVANACE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	
Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya	Celebración de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya ante las instituciones gubernamentales correspondientes	(Número total de permisos, autorizaciones y/o permisos ambientales autorizados en el año t/Número total de autorizaciones y/o permisos ambientales solicitados en el año t)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Trimestral	Meta anual aprobada:	100
					Meta anual ajustada:	
					Realizado al Período:	25
					Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	25
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta anual aprobada:	
Porcentaje de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	Celebración de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	(Total de contratos celebrados y vigentes en el año t/ Total de contratos programados y vigentes para la construcción o rehabilitación del Tren Maya en el año t)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Trimestral	Meta anual aprobada:	
					Meta anual ajustada:	
					Realizado al Período:	0
					Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada % :	100
Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas						
Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México						
Tipo de justificación:	10) Otras explicaciones a las variaciones, cuando se trate de resultados por encima del 100 por ciento de cumplimiento.					
Causa:	En el ejercicio 2020, los efectos ocasionados por la pandemia derivada del SARS-CoV-2 (COVID-19) provocaron una disminución significativa en los empleos del sureste del país, pasando en 2019 de 5,484,863 empleos a 5,239,117 en 2020, es decir una disminución de 245,746 empleos. Por lo anterior, se contrasta el avance de empleos del cuarto Trimestre de 2021 contra el Cuarto Trimestre de 2020, generando un sobrecumplimiento respecto del programado, en virtud de la recuperación de los empleos, a los registrados previo a la pandemia COVID-19, siendo así un aumento positivo mayor en las entidades de Quintana Roo, Tabasco, Yucatán y Chiapas.					
Efecto:	Derivado de la eliminación de las restricciones del confinamiento en el año 2021, a raíz de la pandemia ocasionada por el SARS-CoV-2 (COVID-19), se generó un proceso de normalidad, obteniendo un aumento en la tasa de empleo en los estados del sureste con más de 356,616 empleos, de los cuales destaca Quintana Roo en donde solamente en dicho estado se crearon más de cien mil empleos. Por lo anterior, se generó un bienestar en la población de las entidades donde pasará el Tren Maya, y se considera que en los estados del sureste se tendrá una recuperación económica ocasionada por el aumento del empleo.					
Otros Motivos:	En agosto de 2021 se aprobó el Diagnóstico del Programa Presupuestario K041.- Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, así como su Matriz de Indicadores para Resultados, es por ello que no se registró meta esperada para este indicador.					
Porcentaje de municipios conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya						
Tipo de justificación:	11) La meta del indicador de desempeño fue cumplida					
Causa:	Al cierre del ejercicio fiscal 2021, se contaba con una meta programada de cero municipios conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya, lo anterior, deriva de la programación en la ejecución del Proyecto Tren Maya, que una vez que el mismo se encuentre en operación, permitirá la interconexión de diversos municipios del sur-este de la República Mexicana. Cabe señalar que, al cierre del ejercicio 2021, se encuentran en construcción cinco tramos del proyecto Tren Maya.					
Efecto:	No aplica toda vez que la meta programada ha sido de cero.					
Otros Motivos:	En el mes de agosto del presente ejercicio se aprobó el Diagnóstico del Programa Presupuestario K041.- Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, así como su Matriz de Indicadores para Resultados, es por ello, que no se registró meta esperada para este indicador.					
Porcentaje de vías férreas construidas o rehabilitadas en el sureste de la república						
Tipo de justificación:	11) La meta del indicador de desempeño fue cumplida					
Causa:	Al cierre del ejercicio fiscal 2021, se contaba con una meta programada de cero vías construidas y/o rehabilitadas, del Proyecto Tren Maya, lo anterior, deriva de la programación en la ejecución del Proyecto Tren Maya. Cabe señalar que, al cierre del ejercicio 2021, se encuentran en construcción cinco tramos del proyecto Tren Maya, sin embargo, dadas las particularidades orográficas de los sitios de los trabajos y los montos de recursos asignados para su construcción, gran parte del recurso ejercido ha sido por conceptos de pago de anticipos, elaboración de proyectos ejecutivos y trabajos preliminares como terracerías, obras de drenaje y pasos vehiculares. Así, conforme se cuente con vías construidas y/o rehabilitadas, y que las mismas permitan la operación del Proyecto Tren Maya, dentro de los 1,491 kilómetros que representa el mismo, se podrá contar con un avance en el presente indicador.					
Efecto:	No aplica, ya que la meta programada es cero					
Otros Motivos:	En agosto de 2021 se aprobó el Diagnóstico del Programa Presupuestario K041.- Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, así como su Matriz de Indicadores para Resultados, es por ello, que no se registró meta esperada para este indicador.					
Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya						
Tipo de justificación:	11) La meta del indicador de desempeño fue cumplida					
Causa:	En el periodo que se reporta se finalizaron 6 proyectos ejecutivos, los cuales se realizaron conforme a la meta programada, con lo cual las actividades se desarrollaron con normalidad y en apego a lo programado, por lo que se pudieron concluir satisfactoriamente en el tiempo previsto.					
Efecto:	La conclusión a tiempo de los proyectos coadyuvará al inicio puntual y ejecución de las obras de estaciones, lo cual contribuirá a concluir las obras. Del cual el avance de obra, se reportará en semestres superiores.					

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

Cuenta Pública 2021

Otros Motivos:	En agosto de 2021 se aprobó el Diagnóstico del Programa Presupuestario K041.- Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, así como su Matriz de Indicadores para Resultados, es por ello, que no se registró meta esperada para este indicador. Considerando el método de cálculo del indicador en el numerador, resulta preciso señalar que dicha variable se realiza considerando: (Sumatoria de los Proyectos Ejecutivos finalizados + Sumatoria del porcentaje de avance de obra en cada estación / 2) a efecto de contar con el dato de la Sumatoria del avance en la construcción de las estaciones Tren Maya; del cual posterior resultado se divide entre el total de estaciones a efecto de contar con el Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya.
Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya	
Tipo de justificación:	9) Otras causas que por su naturaleza no es posible agrupar.
Causa:	El avance reportado del indicador atiende al proceso con base en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y su reglamento en materia de impacto ambiental, por lo que a partir del 01 de diciembre del 2020, fecha en la cual la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA) de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) notificó a FONATUR Tren Maya de la autorización condicionada en materia de impacto ambiental de la fase 1, ruta Palenque- Izamal- se gestionó lo indicado en términos y condicionantes del resolutivo, como fue la elaboración de programas ambientales, el estudio técnico económico y la garantía, con el objeto de dar aviso de inicio de obra, mismo que fue presentado el 17 de septiembre del 2021 por parte de FONATUR Tren Maya. Adicionalmente, el 23 de septiembre de 2021 se ingresó a la DGIRA-SEMARNAT el documento manifestación de impacto ambiental del tramo 4 (Izamal-Cancún) para ser evaluado por la autoridad como se indica en la LGEEPA y su reglamento. Destaca que se obtuvo el 17 de diciembre de 2021 la autorización en cambio de uso de suelo para el tramo 2 (Escárcega-Calkini) fase 1, cifra que se reporta en el trimestre. En el último cuatrimestre del 2021, no se dieron las condiciones de proyecto ejecutivo para elaborar, gestionar y tramitar en materia ambiental permisos y/o autorizaciones en materia ambiental.
Efecto:	El incumplimiento de la meta del indicador -debido al atraso en el proyecto ejecutivo y consecuentemente la liberación de los derechos de vía correspondientes- no tiene un efecto negativo sobre la ejecución del proyecto, toda vez que el acuerdo del 22 de noviembre de 2021 publicado en el DOF abre una ventana de oportunidad para llevar a cabo las gestiones ambientales necesarias, tal cual se ha realizado para la modificación de la Autorización de Impacto Ambiental (AIA) de la Fase I del Tren Maya, las AIA provisionales de los T4 y T5, así como las autorizaciones provisionales de cambio de uso de suelo de los tramos 1 al 5
Otros Motivos:	En agosto de 2021 se aprobó el Diagnóstico del Programa Presupuestario K041.- Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, así como su Matriz de Indicadores para Resultados, es por ello, que no se registró meta esperada para este indicador.
Porcentaje de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	
Tipo de justificación:	11) La meta del indicador de desempeño fue cumplida
Causa:	Al cierre del ejercicio fiscal 2021, se contaba con una meta programada de cero contrataciones de tramos del Proyecto Tren Maya. Cabe aclarar que el proyecto contempla la contratación-ejecución de siete tramos; de los cuales, el tramo cinco sur y el tramo 6 y siete, se encuentran en proceso de definición de su proceso de contratación.
Efecto:	Las contrataciones realizadas en 2020 han permitido la ejecución del Proyecto Tren Maya, con el que la actual administración busca potenciar el desarrollo social, cultural y económico del sureste de México, particularmente de los estados de la Península de Yucatán: Campeche, Yucatán y Quintana Roo, así como los estados de Chiapas y Tabasco.
Otros Motivos:	En agosto de 2021 se aprobó el Diagnóstico del Programa Presupuestario K041.- Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, así como su Matriz de Indicadores para Resultados, es por ello, que no se registró meta esperada para este indicador.
Justificación del ajuste a las metas	
Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	La modificación de la meta se realiza por instrucción de la Unidad de Evaluación del Desempeño de la SHCP, después de haber obtenido su aprobación al diagnóstico del Pp K041
Porcentaje de municipios conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de vías férreas construidas o rehabilitadas en el sureste de la república	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	La modificación de la meta se realiza por instrucción de la Unidad de Evaluación del Desempeño de la SHCP, después de haber obtenido su aprobación al diagnóstico del Pp K041
Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya	

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

Cuenta Pública 2021

Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	4
Justificación de ajustes en la Meta anual:	La modificación de la meta se realiza por instrucción de la Unidad de Evaluación del Desempeño de la SHCP, después de haber obtenido su aprobación al diagnóstico del Pp K041
Porcentaje de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	

*Los Programas presupuestarios pueden ser ejecutados de manera conjunta por diversas Unidades Responsables para el cumplimiento de sus objetivos y metas. No obstante, para fines de recolección de la información del logro de los objetivos establecidos en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), en los reportes se asocia a una Unidad Responsable (UR). Por ello, para facilitar la identificación de las UR, se puede consultar el Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos en Clasificación Funcional-Programática de cada Ramo en la Cuenta Pública 2021.