

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

**Cuenta Pública 2022**

DÁTOS 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	62,942.08	179,693.27	285.49	
	PRESUPUESTO MODIFICADO	179,693.27	179,693.27	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				
	<b>Objetivo Prioritario</b>				
	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					
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	METAS-AVANCE
					Meta anual aprobada: 1.4
					Meta anual ajustada: 1.4
					Realizado al Período: 4.81
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	Porcentaje	Estratégico - Eficacia - Anual	Avance realizado al periodo con respecto a la meta anual ajustada % : 103.36
NIVEL: Propósito					
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	METAS-AVANCE
					Meta anual aprobada: 100
					Meta anual ajustada: 100
					Realizado al Período: 0
Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya.	Los municipios del sureste del país están conectados con infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo	(Total de municipios del sureste del país conectados por las vías férreas del Tren Maya construidas y/o rehabilitadas / Total de municipios del sureste del país a conectar por las vías férreas del Tren Maya construidas y/o rehabilitadas)*100	Porcentaje	Estratégico - Eficacia - Anual	Avance realizado al periodo con respecto a la meta anual ajustada % : 0
NIVEL: Componente					
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	METAS-AVANCE
					Meta anual aprobada: 100
					Meta anual ajustada: 100
					Realizado al Período: 0
Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país.	Infraestructura férrea construida y/o rehabilitada para la conectividad de los municipios del sureste	(Total de Kilómetros de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país en el año t / Total de Kilómetros de vías férreas programados a construir y/o rehabilitar en el sureste del país)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Semestral	Avance realizado al periodo con respecto a la meta anual ajustada % : 0
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	METAS-AVANCE
					Meta anual aprobada: 23.16
					Meta anual ajustada: 23.16
					Realizado al Período: 0
Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	Estaciones construidas o rehabilitadas para el funcionamiento del Tren Maya	(Número de estaciones del Tren Maya construidas / Total de estaciones Tren Maya por construir)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Semestral	Avance realizado al periodo con respecto a la meta anual ajustada % : 0
NIVEL: Actividad					

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

**Cuenta Pública 2022**

DENOMINACIÓN		OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	METAS-AVANCE	
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:	100
						Realizado al Período:	125
						Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada %:	125
Porcentaje de contrataciones y/o convenios de colaboración celebrados entre entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya.		Celebración de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	(Total de contratos o convenios de colaboración celebrados y vigentes para la construcción y/o rehabilitación del Tren Maya en el año t/ Total de contratos o convenios de colaboración programados a celebrarse y vigentes para la construcción y/o rehabilitación del Tren Maya en el año t)*100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Trimestral	Meta anual aprobada:	100
						Meta anual ajustada:	100
						Realizado al Período:	100
						Avance realizado al período con respecto a la meta anual ajustada %:	100
Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas							
<b>Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México</b>							
Tipo de justificación:		10) Otras explicaciones a las variaciones, cuando se trate de resultados por encima del 100 por ciento de cumplimiento.					
Causa:		Al cierre de diciembre de 2022 y de acuerdo con la información disponible en la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), los empleos generados reportados en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo suman 5,740,251 que comparados con los 5,476,698 del mismo periodo año anterior, representa un incremento de 4.81 por ciento, resultado de la eliminación de las restricciones del confinamiento a finales de 2021 y de 2022, a raíz de la pandemia ocasionada por el SARS-CoV-2 (COVID-19) que generó un proceso de normalidad y reactivación económica en las entidades federativas donde pasará el Tren Maya.					
Efecto:		Se coadyuva a generar 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 a causa de la construcción del Tren Maya.					
Otros Motivos:		El numerador y denominador de la meta alcanzada difieren de los registrados en la meta esperada, debido a que la información se actualizó con datos de la última información disponible en la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) correspondiente al tercer trimestre de 2022					
<b>Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya.</b>							
Tipo de justificación:		9) Otras causas que por su naturaleza no es posible agrupar.					
Causa:		La meta de este Indicador se estableció anualmente, por lo que dadas las particularidades orográficas, sociales y territoriales de los sitios de los trabajos, junto con la ejecución de trabajos iniciales, deriva que al cierre del ejercicio fiscal 2022 aún no se encuentran interconectados los 2 municipios contemplados inicialmente por donde operará el Tren Maya.					
Efecto:		Se considera que toda vez que existe un avance paulatino en la ejecución de los trabajos del Tren Maya, al cierre del ejercicio fiscal 2022 aún no se logra potenciar el desarrollo económico con la interconexión de los municipios del sureste mexicano, por lo que al término de los trabajos de construcción se esperan alcanzar los beneficios contemplados inicialmente.					
Otros Motivos:		No existen					
<b>Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país.</b>							
Tipo de justificación:		9) Otras causas que por su naturaleza no es posible agrupar.					
Causa:		En el periodo que comprende a los meses de enero a diciembre de 2022 se han realizado los trabajos iniciales de los cinco Tramos del Tren Maya, esto dadas las particularidades orográficas de los sitios de los trabajos, se han elaborado los proyectos ejecutivos, estudios y trabajos de terracerías, obras de drenaje y pasos vehiculares, por lo anterior aún no se pueden considerar que haya vías férreas construidas o rehabilitadas en su totalidad y/o operación.					
Efecto:		El no dar cumplimiento a la meta programada en el ejercicio fiscal 2022, genera un efecto negativo, ya que se observa un retraso en los trabajos físicos en los cinco Tramos del Tren Maya, mismos que pueden afectar las fechas determinadas de marcha del proyecto.					
Otros Motivos:		No existen					
<b>Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya</b>							
Tipo de justificación:		9) Otras causas que por su naturaleza no es posible agrupar.					

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

**Cuenta Pública 2022**

<b>Causa:</b>	Durante el ejercicio 2022, se realizaron diversos estudios preliminares los cuales han coadyuvado a desarrollar proyectos arquitectónicos, estructurales y de infraestructura que permitan contar con la información técnica necesaria para la ejecución de la obra en 13 de las estaciones del Tren Maya en los tramos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 no obstante, debido a la particularidades orográficas, sociales y territoriales de los sitios de los trabajos, no fue posible cumplir con la meta esperada.
<b>Efecto:</b>	Las acciones realizadas se refieren a trabajos preliminares que permitirán en meses posteriores concluir la construcción de las estaciones previstas, no obstante el avance reportado se traduce en un retraso en el avance de la construcción de las estaciones del Tren Maya y en consecuencia el aplazamiento en la mejora de la movilidad de personas e intercambio de mercancías
<b>Otros Motivos:</b>	Con los trabajos realizados en el Tramo 1 se elaboró la mecánica de suelos y trabajos de cimentación en las estaciones Palenque y Boca del Cerro, para el caso específico de El Triunfo y Escárcega se realizaron trabajos de cimentación y de edificación, en el tramo 2, que corresponde a las estaciones Edzna y S.F. de Campeche se llevaron a cabo trabajos preliminares y de cimentación, en los tramos 3, 4 y 6 (Felipe Carrillo Puerto) se realizaron trabajos de cimentación y en el tramo 5 se inició la estación Playa del Carmen con trabajos preliminares y terracerías.
<b>Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya</b>	
<b>Tipo de justificación:</b>	10) Otras explicaciones a las variaciones, cuando se trate de resultados por encima del 100 por ciento de cumplimiento.
<b>Causa:</b>	En el periodo enero-diciembre se obtuvieron cinco Autorizaciones de Impacto Ambiental para los tramos 4, 5, 6 y 7. 1.- Tramo 4 mediante el oficio SGPA/DGIRA/DG-03536-22 del 08 de junio de 2022. 2.- Tramo 5 Sur MIA-R mediante el resolutive SGPA/DGIRA/DG-03703-22 del 20 de junio de 2022. 3.- Tramo 5 con el oficio SGPA/DGIRA/DG-04662-22 del 19 de agosto de 2022. 4.- Tramo 6 mediante el oficio SGPA/DGIRA/DG-04962-22 de fecha 12 septiembre de 2022. 5.- Tramo 7 mediante el oficio SGPA/DGIRA/DG-04964-22 de fecha 12 septiembre de 2022. El avance reportado obedece a la aplicación del Decreto Publicado el 22 de noviembre de 2021 en el Diario Oficial de la Federación, mediante el cual se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a otorgar la autorización provisional a la presentación y/u obtención de los dictámenes, permisos o licencias necesarias para iniciar los proyectos u obras del Gobierno de México necesarias para el Desarrollo Nacional.
<b>Efecto:</b>	Se tiene un efecto positivo ya que con la obtención de las autorizaciones en materia de impacto ambiental se agilizan las gestiones necesarias para el desarrollo del proyecto prioritario Tren Maya y da atención al Decreto antes mencionado, de esto se desprende la generación de empleos, conectividad y aprovechamiento mercantil de la región, así como la mitigación, prevención y compensación de impactos ambientales a la flora y fauna a través del cumplimiento y seguimiento de las medidas de mitigación, prevención y compensación bajo los lineamientos normativos y condicionantes estipuladas en dichos resolutive.
<b>Otros Motivos:</b>	No existen
<b>Porcentaje de contrataciones y/o convenios de colaboración celebrados entre entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya.</b>	
<b>Tipo de justificación:</b>	11) La meta del indicador de desempeño fue cumplida
<b>Causa:</b>	Para el cierre del ejercicio fiscal 2022, con la formalización de los Contrataciones entre FONATUR y los consorcios de los cinco Tramos del Tren Maya para la ejecución del proyecto, se cumplió totalmente con la meta determinada para este Indicador.
<b>Efecto:</b>	Con estas acciones realizadas se dota de recursos y tiempo adicionales para los cinco Tramos del Tren Maya, asegurando la continuidad de los trabajos de construcción o rehabilitación de las vías férreas del proyecto, lo anterior de manera integral a lo largo del proyecto, detonando el empleo en la región del sureste mexicano.
<b>Otros Motivos:</b>	No existen
<b>Justificación del ajuste a las metas</b>	
<b>Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México</b>	
<b>Tipo de ajuste en la Meta anual:</b>	
<b>Trimestres que presentaron ajustes:</b>	
<b>Justificación de ajustes en la Meta anual:</b>	
<b>Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas construidas y/o rehabilitadas del Tren Maya.</b>	
<b>Tipo de ajuste en la Meta anual:</b>	
<b>Trimestres que presentaron ajustes:</b>	
<b>Justificación de ajustes en la Meta anual:</b>	
<b>Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país.</b>	
<b>Tipo de ajuste en la Meta anual:</b>	
<b>Trimestres que presentaron ajustes:</b>	
<b>Justificación de ajustes en la Meta anual:</b>	
<b>Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya</b>	
<b>Tipo de ajuste en la Meta anual:</b>	
<b>Trimestres que presentaron ajustes:</b>	
<b>Justificación de ajustes en la Meta anual:</b>	

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

**Cuenta Pública 2022**

<b>Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya</b>	
<b>Tipo de ajuste en la Meta anual:</b>	
<b>Trimestres que presentaron ajustes:</b>	
<b>Justificación de ajustes en la Meta anual:</b>	
<b>Porcentaje de contrataciones y/o convenios de colaboración celebrados entre entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, para la construcción y/o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya.</b>	
<b>Tipo de ajuste en la Meta anual:</b>	
<b>Trimestres que presentaron ajustes:</b>	
<b>Justificación de ajustes en la Meta anual:</b>	

\*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 2022.