

## Ramo 21 Turismo

Programas presupuestarios cuya MIR se incluye en el reporte

K-041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros

DATOS DEL PROGRAMA									
<b>Programa presupuestario</b>	KO41 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros		<b>Ramo</b>	21 Turismo	<b>Unidad responsable</b>	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo	<b>Enfoques transversales</b>	Sin Información	
<b>Finalidad</b>	3 - Desarrollo Económico		<b>Función</b>	5 - Transporte	<b>Subfunción</b>	3 - Transporte por Ferrocarril	<b>Actividad Institucional</b>	6 - Ferrocarriles eficientes y competitivos	
<b>Clasificación Funcional</b>									
RESULTADOS									
NIVEL	OBJETIVOS	INDICADORES						AVANCE	
		Denominación	Método de cálculo	Unidad de medida	Tipo-Dimensión-Frecuencia	Meta Programada Anual	Meta Programada al periodo	Realizado al periodo	Avance % al periodo
<b>Fin</b>	Alto desarrollo socioeconómico y turístico en el sureste del país	Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México	$[(\text{Empleos en los estados del sureste en el año } t / \text{Empleos en los estados del sureste en el año } t-1) - 1] * 100$	Porcentaje	Estratégico-Eficacia-Anual	1.40	1.40	4.81	343.6
<b>Propósito</b>	Los municipios del sureste del país están conectados con infraestructura ferroviaria para la movilidad de pasajeros, carga y turismo	Porcentaje de municipios del sureste del país conectados mediante las vías férreas del Tren Maya.	$(\text{Total de municipios del sureste del país conectados por las vías férreas del Tren Maya construidas y/o rehabilitadas} / \text{Total de municipios del sureste del país a conectar por las vías férreas del Tren Maya construidas y/o rehabilitadas}) * 100$	Porcentaje	Estratégico-Eficacia-Anual	100.00	100.00	0.00	0.0
<b>Componente</b>	A Infraestructura férrea construida y/o rehabilitada para la conectividad de los municipios del sureste	Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país.	$(\text{Total de Kilómetros de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país en el año } t / \text{Total de Kilómetros de vías férreas programados a construir y/o rehabilitar en el sureste del país}) * 100$	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Semestral	100.00	100.00	0.00	0.0
	B Estaciones construidas o rehabilitadas para el funcionamiento del Tren Maya	Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya	$(\text{Número de estaciones del Tren Maya construidas} / \text{Total de estaciones Tren Maya por construir}) * 100$	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Semestral	23.16	23.16	0.00	0.00

DATOS DEL PROGRAMA									
Programa presupuestario	K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros	Ramo	21	Turismo	Unidad responsable	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo	de	Enfoques transversales	Sin Información
<b>Actividad</b>	A 1 Celebración de contrataciones para la construcción o rehabilitación de las vías férreas del Tren Maya	Porcentaje de contrataciones y/o convenios de colaboración celebrados entre entidades de dependencias de la Administración Pública Federal, para la construcción y/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	100.00	100.00	100.00	100.0
	B 2 Celebración de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya ante las instituciones gubernamentales correspondientes	Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya	(Número total de permisos, autorizaciones y/o permisos ambientales autorizados en el año t/Número total de autorizaciones y/o permisos ambientales solicitados en el año t)*100	Porcentaje	Gestión-Eficacia-Trimestral	100.00	100.00	125.00	125.00
PRESUPUESTO									
						Meta anual	Meta al periodo	Pagado al periodo	Avance %
						Millones de pesos	Millones de pesos	Millones de pesos	Al periodo
PRESUPUESTO ORIGINAL						N/D	N/D	N/D	N/A
PRESUPUESTO MODIFICADO						N/D	N/D	N/D	N/A

DATOS DEL PROGRAMA											
Programa presupuestario	KO41	Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros	Ramo	21	Turismo	Unidad responsable	W3N-Fondo Fomento al Turismo	Nacional	de	Enfoques transversales	Sin Información
Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas											
Indicadores con frecuencia de medición con un periodo mayor de tiempo al anual. Estos indicadores no registraron información ni justificación, debido a que lo harán de conformidad con la frecuencia de medición con la que programaron sus metas.											
<b>Tasa de variación de los empleos en los estados del sureste de México</b>											
<b>Causa :</b> 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.											
<b>Efecto:</b> 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.											
<b>Otros Motivos:</b> 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>											
<b>Causa :</b> 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.											
<b>Efecto:</b> 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.											
<b>Otros Motivos:</b> No existen											
<b>Porcentaje de vías férreas construidas y/o rehabilitadas en el sureste del país.</b>											
<b>Causa :</b> 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.											
<b>Efecto:</b> 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.											
<b>Otros Motivos:</b> No existen											

DATOS DEL PROGRAMA										
<b>Programa</b>	<b>KO41</b>	<b>Proyectos de Transporte</b>	<b>Ramo</b>	21	Turismo	<b>Unidad responsable</b>	W3N-Fondo Nacional de Fomento al Turismo	<b>Enfoques transversales</b>	Sin Información	
<b>presupuestario</b>		<b>Masivo de Pasajeros</b>								
<b>Porcentaje de avance en la construcción o rehabilitación de estaciones para el Tren Maya</b>										
<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 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>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>Porcentaje de autorizaciones y/o permisos ambientales para la construcción del Tren Maya</b>										
<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 resolutivo 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 resolutivos.										
<b>Otros Motivos:</b> No existen										