



FONATUR

TREN MAYA

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

FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.

**AVANCE Y RESULTADOS
2022**

PROGRAMA DERIVADO DEL
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024



Índice

1.- Marco normativo	3
2.- Resumen ejecutivo	5
Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.....	5
3.- Avances y Resultados	9
Objetivo prioritario 1. Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste.....	9
Objetivo prioritario 2. Mejorar las condiciones de funcionamiento de escalas náuticas conforme las características de cada destino turístico	15
Objetivo prioritario 3. Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las administraciones portuarias integrales.....	18
Objetivo prioritario 4. Fortalecer las capacidades institucionales de FONATUR Tren Maya S.A de C.V. para una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente.....	21
4- Anexo.....	25
Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros	25
Objetivo prioritario 1. Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste	25
Objetivo prioritario 2. Mejorar las condiciones de funcionamiento de escalas náuticas conforme las características de cada destino turístico	31
Objetivo prioritario 3. Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las administraciones portuarias integrales.....	37
Objetivo prioritario 4. Fortalecer las capacidades institucionales de FONATUR Tren Maya S.A de C.V. para una administración responsable, incluyente, eficiente, honesta y transparente.....	43
5- Glosario	50
6.- Siglas y abreviaturas	52

1

MARCO NORMATIVO

1.- Marco normativo

Este documento se presenta con fundamento en lo establecido en los numerales 40 y 44, de los *Criterios para elaborar, dictaminar, aprobar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los cuales señalan lo siguiente:

40.- Las dependencias y entidades serán responsables de cumplir los programas en cuya ejecución participen y de reportar sus avances.

44.- Asimismo, deberán integrar y publicar anualmente, en sus respectivas páginas de Internet, en los términos y plazos que establezca la Secretaría, un informe sobre el avance y los resultados obtenidos durante el ejercicio fiscal inmediato anterior en el cumplimiento de los Objetivos prioritarios y de las Metas de bienestar contenidas en los programas.

2

RESUMEN EJECUTIVO

2.- Resumen ejecutivo

Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

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. 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, de acuerdo con cifras del CONEVAL.

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 (PPITM), del cual la entidad paraestatal FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. (FTM), 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.

Derivado de lo anterior, el Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. (PIFTM) contempla 4 Objetivos Prioritarios, 8 Estrategias Prioritarias y 24 Acciones, orientados a contribuir al desarrollo turístico del país, alineado a los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), específicamente al 8 y 12, dirigidos a *Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos*; y, *Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles*, respectivamente.

Por su parte, el PND 2019-2024 consta de 3 Ejes: 1) Política y Gobierno, 2) Política Social, y 3) Economía; siendo este último en el que FTM 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.

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, FTM 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.

Los aspectos más relevantes realizados durante 2022 respecto al Objetivo Prioritario 1: *“Ejecutar el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya para mejorar la conectividad, movilidad y el desarrollo integral sostenible del sureste”*, giraron en torno a las actividades de concertación; diálogo y colaboración con los diversos actores involucrados en el PPITM; celebración y seguimiento a convenios de colaboración; acompañamiento territorial; cumplimiento a la normatividad en materia ambiental; salvamento arqueológico; cartografía y geomática; estudios y proyectos necesarios para la ejecución de estaciones y paraderos; y, acciones requeridas para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria.

En el Objetivo Prioritario 2: *“Mejorar las condiciones de funcionamiento de Escalas Náuticas conforme las características de cada destino turístico”*, se detallan las actividades y resultados de la operación de las Escalas Náuticas, destacando los ingresos obtenidos durante el periodo reportado.



Igualmente, se presentan los resultados por rubros de negocio (marinas, campos de golf, parques, paraderos y hoteles), cuyo fin es desarrollar el turismo náutico en nuestro país, aprovechando el potencial de las zonas donde fueron establecidos.

En el Objetivo Prioritario 3: *“Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las Administraciones Portuarias Integrales”*, se desagrega el ingreso de las Administraciones Portuarias Integrales (API). Es de acentuar que las API 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.

Por último, en el 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”*; se pormenoriza la coordinación que se realiza en la entidad entre los recursos humanos, financieros, materiales y tecnológicos con el objeto de fomentar el buen manejo de sus economías y la mejora y seguimiento de procesos; lo anterior en observancia con las disposiciones que regulan su actividad y en particular cumplimiento con los criterios de transparencia, combate a la corrupción y mejora de la gestión pública en cumplimiento con los fines institucionales.

3

AVANCES Y RESULTADOS

3.- Avances y Resultados

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 el CONEVAL, del 2008 al 2018 los niveles de pobreza en el país aumentaron de 49 millones a 52 millones de personas en dicha condición. Sin embargo, esta situación no es homogénea, ya que la Región Sureste (Campeche, Chiapas, Tabasco, Quintana Roo, Yucatán) concentró el mayor aumento de personas en pobreza, a pesar de contar con riqueza cultural, biodiversidad y actividades productivas en el sector petrolero y turístico.

El PPITM constituye una oportunidad para potenciar el desarrollo social y socioeconómico de la región sureste de México a través de una mayor conectividad y comunicación, en un marco de protección del medio ambiente y del patrimonio cultural, que en conjunto con diversas obras de infraestructura contribuirá a:

- Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región mediante el servicio de un transporte de pasajeros eficiente, y una red ferroviaria que facilite el transporte de carga para acelerar el comercio y el intercambio de mercancías con el resto del país.
- Potencializar la industria turística en la región y diversificar las zonas turísticas de la península.
- Fomentar la inclusión social a través del desarrollo económico de la región y el acceso a mayores oportunidades.

Resultados

Durante el 2022, las diversas actividades implementadas en materia de concertación y colaboración con diversos actores; así como el seguimiento y formalización de los instrumentos de colaboración, permitieron avanzar en la formalización de acuerdos, necesarios para la consecución del PPITM.

Asimismo, se destacan los avances de los proyectos y estudios para el desarrollo de estaciones y paraderos; CATVI y PROMESA; así como demás trabajos para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria, tales como los estudios y autorizaciones en materia ambiental y salvamento arqueológico, liberación de derecho de vía, topografía, campaña geotécnica, desmantelamiento de vía, entre otros.

Actividades relevantes

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

Se desarrollaron e instrumentaron mecanismos de concertación, diálogo y colaboración en temas diversos con entidades, dependencias y autoridades de los tres órganos de gobierno, organizaciones de la sociedad civil, instituciones educativas y comunidades de la región; a fin de promover la participación ciudadana y el cumplimiento de acuerdos.

Destacan las reuniones realizadas por el Comité Técnico Interinstitucional, en el marco de la consulta indígena, en la cuales se establecieron lineamientos generales para la atención y cumplimiento de los acuerdos derivados de la consulta. De estos acuerdos, se presenta un avance de cumplimiento del 80%.

Convenios de colaboración formalizados Fonatur Tren Maya, S. A. de C. V. en el 2022

Instrumento Formalizado	Objeto
Convenio de Colaboración entre el FONATUR, FTM y el Banco del Bienestar	Asegurar la presencia del Banco de Bienestar en el diseño y construcción de las Estaciones que integran el PPITM.
Convenio de Colaboración FONATUR, Instituto Nacional de la Economía Social (INAES) y el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) "Soluciones Territoriales"	El 31 de marzo de 2022, se finiquitó.
Convenio de Colaboración celebrado por FONATUR, FTM y el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI)	Coadyuvar al cumplimiento de los acuerdos establecidos en las Asambleas Regionales del proceso de Consulta Indígena.
Convenio específico de colaboración entre el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el FONATUR para el Programa de Mejoramiento de Zonas Arqueológicas (PROMEZA).	Se suscribió el 10 de febrero de 2022; mediante el cual se realizarán acciones de conservación y mejoramiento de los servicios que se ofrezcan a los visitantes de las zonas arqueológicas que serán impactadas por la construcción del PPITM

Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

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

En materia ambiental, se obtuvieron permisos provisionales en los siete tramos del PPITM; referentes al Cambio de Usos de Suelo en Terrenos Forestales (CUSFT), Impacto Ambiental (IA) y Estudio Técnico Justificativo (ETJ). Emitidos por las entidades correspondientes.

Permisos provisionales en materia de CUSTF

Mes de Emisión	Permisos Provisionales en CUST	Tramo	Proyecto
JULIO	SGPA/DGGFS/712/1638/22	T 1, T 2, T 3 y T 4	Taller y Cochera
JULIO	SGPA/DGGFS/712/1598/22	T 1	Estación Palenque
JULIO	SGPA/DGGFS/712/1597/22	T 2	Libramiento Campeche
JULIO	SGPA/DGGFS/712/1636/22	T 6	Tulum - Chetumal
JULIO	SGPA/DGGFS/712/1637/22	T 7	Bacalar - Escárcega
OCTUBRE	SPARN/DGGFSOE/0583/2022	T 5 Y T6	Estaciones Playa del Carmen, Tulum, Chetumal y el Taller y Cochera de Chetumal
OCTUBRE	SPARN/DGGFSOE/418/0690/2022	T 4	Estación Cancún y el ramal de llegada
NOVIEMBRE	SPARN/DGGFSOE/418/1135/2022	T 2	CATVI ¹ Edzná
NOVIEMBRE	SPARN/DGGFSOE/418/0984/2022	T 4	CATVI Chichén-Itza y obras asociadas
DICIEMBRE	SPARN/DGGFSOE/418/1171/2022	T 6	Cochera Tulum
DICIEMBRE	SPARN/DGGFSOE/418/1308/2022	T 6	Taller y Cochera Chetumal

Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

¹ CATVI: Centro de Atención a Visitantes.



Permisos provisionales en materia de Impacto Ambiental (IA)

Mes	Permisos Provisionales en Materia de IA	Tramo	Proyecto
AGOSTO	SRA/DGIRA/DG-04758-22	T 5 Sur	Modificación a la AIA Estaciones Playa del Carmen y Tulum
AGOSTO	SRA/DGIRA/DG-04769-22	T 6	Modificación a la AIA de la Estación, Taller y Cochera de Chetumal
SEPTIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-05078-22	T 4	Chichén-Itza y obras asociadas
SEPTIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-05779-22	T 6	Modificación a la AIA del Taller y Cochera de Chetumal
NOVIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-05801-22	T 2	CATVI Edzná
NOVIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-05956-22	T 5	Modificación a la AIA de la Cochera Tulum
DICIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-06179-22	T 3	CATVI Uxmal
DICIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-06182-22	T 7	CATVI Calakmul
DICIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-06181-22	T 1	CATVI El Tigre
DICIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-06204-22	T 3	CATVI Dzibilchaltún
DICIEMBRE	SRA/DGIRA/DG-06203-22	T 4	CATVI Ek Balam

Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

**Autorización en materia de cambio de uso de suelo
Estudio Técnico Justificativo (ETJ)**

Mes	Autorización ETJ	Tramo	Proyecto
DICIEMBRE	SPARN/DGGFSOE/418/1306/2022	T 5	ETJ-Cancún – Tulum FASE I
DICIEMBRE	SPARN/DGGFSOE/418/1215/2022	T II	ETJ Escárcega - Calkiní

Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

Autorización en materia de Impacto Ambiental (IA)

Mes	Autorización IA	Tramo	Proyecto
JUNIO	SGPA/DGIRA/DG-03536-22	T 4	TREN MAYA TRAMO 4
JUNIO	SGPA/DGIRA/DG-03703-22	T 5 SUR	TREN MAYA TRAMO 5 SUR
AGOSTO	SGPA/DGIRA/DG/-04662-22	T 5 NTE.	TREN MAYA TRAMO 5 NTE
SEPTIEMBRE	SGPA/DGIRA/DG-04962-22	T 6	TREN MAYA TRAMO 6
SEPTIEMBRE	SGPA/DGIRA/DG-04964-22.	T 7	TREN MAYA TRAMO 7

Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

En materia arqueológica, el INAH ha otorgado Visto Bueno (Vo. Bo.) por medio de dictámenes parciales y autorizaciones previas a través de minutas, en trabajos de prospección, excavación, parciales y consolidados para la ejecución de la obra del PPITM. Con base en estos trabajos, el INAH reporta un total acumulado de 39,396 monumentos arqueológicos² muebles e inmuebles y rasgo natural.

Dictámenes emitidos con Vo. Bo. por el INAH

Tramo	Km Dictaminados con Vo. Bo.**	No. de Dictámenes	Prospección	Excavación	Parciales y Consolidados (Prosp y Excav)
1 - Palenque – Escárcega	227.933	1	0	0	1
2 - Escárcega – Calkiní (incluye variante Campeche)	216.861	1	0	0	1
3 - Calkiní – Izamal	157.649	2	0	0	2
4 - Izamal – Cancún	236.802	6	5	0	1
5 NORTE - Cancún - Playa del Carmen	38.503	1	1	0	0
5 SUR - Playa del Carmen-Tulum	61.018	3	3	0	0

**Las cifras provienen de los Dictámenes consolidados y Dictámenes de prospección; cifras consolidadas. Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

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.

Durante el ejercicio 2022 se realizaron diversas actividades en los Tramos del PPITM, necesarias para su construcción, operación y mantenimiento. Entre estas, se encuentran las gestiones realizadas para la liberación del derecho de vía; trabajos de topografía; ejecución de estudios geotécnicos, geofísicos y de karsticidad; desmantelamiento de vía; construcción de estructuras de concreto; y, producción de durmientes.

Asimismo, se ha llevado a cabo la revisión de los proyectos de estaciones y paraderos de los Tramos de la ruta del Tren Maya; para asegurar que se cumplan con la normatividad (nacional e internacional) en materia de edificaciones y de sistemas ferroviarios.

² Cifra desde el inicio del proyecto del salvamento arqueológico hasta el 31 de diciembre de 2022.

Avances de la Meta para el bienestar y Parámetros del Objetivo prioritario 1

Indicador		Línea base (Año)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
Meta para el bienestar	Tasa de variación de los empleos en el sureste de México	2019	NA	-4.7	6.7	3.9	2.0
Parámetro 1	Porcentaje de vías férreas construidas en el sureste de la República Mexicana	2019	NA	0.3	10.37	51.58	100
Parámetro 2	Porcentaje de vías férreas rehabilitadas en el sureste de la República Mexicana	2019	NA	2.5	24.47	38.73	100

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

Objetivo prioritario 2. Mejorar las condiciones de funcionamiento de escalas náuticas conforme las características de cada destino turístico

Para el año que se reporta, FTM administró comercialmente 14 activos³; los cuales corresponden a cinco rubros de negocio: marinas, campo de golf, parques, paradero y hoteles; mismos que disminuyeron durante el año, con la entrega del Campo de Golf Palma Real a FONATUR el 1º de marzo por cambio de operador y venta del Hotel Desert Inn Loreto el 22 de julio de 2022; quedando la situación operativa al cierre del ejercicio 2022 con un total de 12 activos.

A continuación, se presentan las acciones realizadas en los diversos rubros de negocio, referente a los ingresos por operación obtenidos y las actividades de mantenimiento, a fin de mantener la plena satisfacción de los turistas que adquieren bienes y servicios, así como el cumplimiento normativo y de seguridad en cada Unidad de Negocio. Lo anterior, permite desarrollar el turismo náutico en nuestro país, aprovechando el potencial de las zonas donde fueron establecidos.

Resultados

Derivado de las obligaciones de FTM como administrador de diversas unidades de negocio a cargo de la Subdirección de Escalas Náuticas, se informa de los ingresos de operación por rubro de negocio donde se registraron cifras por debajo de lo programado; como consecuencia de la venta del Hotel Loreto y de la entrega para cambio de operador del campo de Golf Palma Real. Por su parte, en el rubro de parques turísticos se registró un aumento del 37.2% respecto al 2021 y un 32% por arriba de lo programado.

INGRESOS DE OPERACIÓN POR RUBRO DE NEGOCIO

(del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022)

(Pesos)

Unidad de negocio	Ingresos				% 2021 vs 2022 (d)= (c)/(a)-1	% 2022 vs Programado (e)= (c)/(b)-1
	Real 2021	Programado (a) 2022	Real (b) 2022	Real (c) 2022		
Marinas	62,239,604	64,822,619	68,238,451	9.6	5.3	
Campos de Golf	19,902,037	20,698,118	5,715,493	-71.3	-72.4	
Parques Turísticos	781,931	813,209	1,073,051	37.2	32.0	
Hoteles Desert Inn	6,062,313	6,304,805	5,942,437	-2.0	-5.7	
División Escalas Náuticas	88,985,885	92,638,751	80,969,432	-9.0	-12.6	

* Marina Seca incluye ingresos por marina seca y combustible

Fuente: Estados Financieros y SAP

³ 13 propiedad del FONATUR y el hotel Desert Inn Loreto, copropiedad de FTM y FONATUR Solar, S.A. de C.V. antes Espacios Públicos y Equipamiento Urbano, S.A. de C. V.

Actividades relevantes

Estrategia 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.

A fin de garantizar el óptimo funcionamiento de instalaciones y equipos de las Unidades de Negocio, se realizaron diversas actividades de mantenimiento preventivo, correctivo y de mejora a la infraestructura, maquinas, herramientas y materiales de las marinas, tales como labores de limpieza, jardinería, reparación, impermeabilización y fumigación.

FTM quedó con la administración operativa de 12 activos: 9 Marinas (La Paz y Santa Rosalía, B.C.S; San Felipe, B.C.; Puerto Peñasco y Guaymas, Son.; Mazatlán, Sinaloa; San Blas, Nay.; marina seca Chahué, Oax. y Cozumel, Q. Roo); un Camping y un Paradero (Ixtapa-Zihuatanejo, Gro.); y, un Hotel Desert Inn (San Ignacio, B.C.S.).

Avances de la Meta para el bienestar y Parámetros del Objetivo prioritario 2

Indicador		Línea base (Año)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
Meta para el bienestar	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	2019	NA	-31.22	-26.63	-9.0	5.0
Parámetro 1	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	2019	NA	-56	9.2	114.4	0.5
Parámetro 2	Incremento en el porcentaje de satisfacción de los	2019	NA	1.05	0.72		0.74



	turistas que adquieren bienes y servicios en las unidades de negocio					-4.0	
--	--	--	--	--	--	------	--

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

Objetivo prioritario 3. Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las administraciones portuarias integrales.

FTM colabora con la atracción de turistas nacionales e internacionales, a través de la administración de las API, 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 tienen dos líneas de negocio: los cruceros y turismo náutico.

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. Asimismo, se requieren labores de supervisión del arribo de pasajeros y cruceros, así como de los servicios requeridos para contar con un óptimo funcionamiento, entre los que destacan acciones de mejora y mantenimiento de infraestructura y las gestiones para el cumplimiento normativo y de seguridad.

Con ello, las API permiten 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.

Resultados

Para el 2022 se redujeron varias de las medidas sanitarias aplicadas por el virus SARS-CoV2; lo cual permitió el aumento en las actividades de los cruceros en las API´s, con 118 arribos y 186, 242 pasajeros; sin alcanzar la meta programada de 369 arribos.

API		Arribos y Pasajeros API´s			% vs 2021	
		2021 Real	2022 Programado	2022 Real	vs 2021	Programado
Cabo San Lucas						
	Arribos	82	340	88	7.3	-74.1
	Pasajeros	137,468	927,640	150,176	9.2	-83.8
Bahías de Huatulco						
	Arribos	1	29	30	2900.0	3.4
	Pasajeros	95	53,350	36,066	37864.2	-32.4
Total API's						
	Arribos	83	369	118	42.2	-68.0
	Pasajeros	137,563	980,990	186,242	35.4	-81.0

Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

Estas variaciones impactaron los ingresos acumulados de las API´s, registrando un incremento del 30.5% respecto al 2021 y un decremento del 51.5% respecto a los programado. El 10 de abril de 2022, finalizó la vigencia de cesión parcial de derechos y prestación de servicios que FTM tenía en la API de Cabo San Lucas, B.C.S.

Ingresos API´s
(Millones de pesos)

API	2021	2022		%	
	Real	Programado	Real	vs 2021	Programado
Cabo San Lucas					
<i>Ingresos</i>	56.96	162.92	74.37	30.6	-54.4
Bahías de Huatulco					
<i>Ingresos API</i>	6.26	11.51	10.32	64.9	-10.3
<i>Ingreso Marina Seca</i>	1.80	0.56	0.19	-89.4	-66.1
Total API's					
<i>Ingresos</i>	65.02	174.99	84.88	30.5	-51.5

Fuente: FONATUR Tren Maya, S. A. de C. V. "Informe de Autoevaluación"; documento interno, 2022.

Actividades relevantes

Estrategia 1.- Administrar y explotar los recintos portuarios concesionados para garantizar una operación eficaz y eficiente.

A fin de mantener, operar y supervisar los recintos portuarios para garantizar su operación, durante el 2022 se dio cumplimiento a cada una de las obligaciones establecidas en los títulos de concesión. Asimismo, FTM contribuyó con el 6% de los ingresos brutos que generan las API´s por concepto de aprovechamiento, enterando a la Tesorería de la Federación el 4.5% durante el ejercicio de 2022, que se traduce en la cantidad de 3.2 millones de pesos.

En la cuestión administrativa, se elaboró en tiempo y forma los estados financieros establecidos en la LGCG y el CONAC.

Estrategia 2.- Generar las condiciones óptimas y realizar acciones para aumentar el arribo de cruceros a los recintos portuarios.

Con el objetivo de que las instalaciones de ambas API´s (Cabo San Lucas hasta el 10 de abril) y sus usuarios tengan un nivel de servicio confiable y de calidad, dando además el debido cumplimiento a las obligaciones en materia de seguridad, durante el 2022 se mantuvo la coordinación y participación con autoridades de los tres niveles de gobierno.

Por otro lado, durante el ejercicio que se reporta, la entidad no contó con la suficiencia presupuestal para realizar obras públicas y servicios relacionados con las mismas, lo cual no inhibió que se realizaran actividades de mantenimiento preventivo, correctivo y de mejora.

Avances de la Meta para el bienestar y Parámetros del Objetivo prioritario 3

Indicador		Línea base (Año)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
Meta para el bienestar	Tasa de variación anual del arribo de cruceros a las API´s administradas	2019	NA	-69.51	50	28.43	6.0
Parámetro 1	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	2019	NA	82.14	70	66.66	90
Parámetro 2	Cumplimiento del Programa Mínimo de Mantenimiento en las Instalaciones Portuarias	2019	NA	100	100	50	100

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

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

FTM requiere de una gestión eficiente, eficaz, honesta y renovada que permita realizar actividades que detonen 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”*.

En este marco de actuación y con la meta de sustentar las bases para la ejecución y cumplimiento de los fines de la entidad, a través de la correcta administración de los recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos, así como de la instauración de estrategias que impulsen el control interno y la mitigación de riesgos, se coadyuva a una administración transparente y eficaz que guie su actuar en apego a los ordenamientos jurídico administrativos, en el marco del combate a la corrupción, la mejora de la gestión pública y el buen gobierno.

Resultados

Para FTM, se proyectó en el ejercicio fiscal 2022 un total de ingresos propios de \$2,685,793,914.00; dichos recursos no fueron percibidos debido a que se están realizando las gestiones necesarias ante la SHCP a fin de que FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. (W3X) fuera considerada una unidad responsable adicional del PPI “Proyecto Tren Maya” y así recibir recursos fiscales a través de adecuaciones presupuestarias por parte de FONATUR.

Se realizaron dos convenios de transferencias de recursos entre FONATUR y FONATUR Tren Maya con el propósito de que esta entidad llevara a cabo por sí misma acciones relacionadas al PPITM.

Actividades relevantes

Estrategia 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.

Durante el 2022, FTM ejerció recursos presupuestarios a través de procedimientos de contratación al amparo del Artículo 42 de la LAASSP, por un monto total con I.V.A. incluido por \$66,724,157.04, cuyo porcentaje equivale al 2.31% en relación con el presupuesto total autorizado anual para el presente ejercicio.

Contrataciones al amparo del artículo 42 de la ley adquisiciones, arrendamientos y servicios (30%)		
Tipo de adjudicación	Importe de operaciones acumuladas	Porcentaje por renglón acumulado
Invitación a Cuando Menos Tres Personas (Art. 26 f. II)	12,313,060.17	0.43%
Invitación a Cuando Menos Tres Personas que se declaran desiertos (Art. 43)	0	0.00%
Adjudicaciones Directas (Art. 42)	54,411,096.88	1.88%
Subtotal LAASSP artículo 42	66,724,157.04	2.31%

Otras contrataciones al amparo de la ley de adquisiciones, arrendamientos y servicios (70%)		
Tipo de adjudicación	Importe de operaciones acumuladas al trimestre	Porcentaje por renglón acumulado al trimestre
Licitaciones Públicas (Art. 26 fracc. I)	89,242,269.45	3.09%
Excepción a Licitación Pública (Art. 41)	132,647,972.70	4.60%
"Compras Entre Entidades (Art. 1º Antepenúltimo Párrafo) "	1,106,165,263.40	38.32%
Subtotal LAASSP excepto art. 42	1,328,055,505.55	46.01%
TOTAL LAASSP	1,403,782,967.32	48.63%

En materia organizacional, continuaron los trabajos para actualizar y registrar la Estructura Organizacional; se difundió la obligación de los servidores públicos de presentar la declaración patrimonial y de intereses; y se implementaron los programas de capacitación. Asimismo, se dio seguimiento a las acciones del **PAT**, **PTCI**, **PTAR** y **PNCCIMGP**.

Estrategia 2.- Fomentar la transparencia, la rendición de cuentas y la legalidad en la entidad para combatir la corrupción.

Durante el año 2022, se dio cumplimiento a las obligaciones de transparencia establecidas en la LGTAIP; además de, dar seguimiento puntual a las observaciones emitidas por el INAI. Al respecto, se recibieron y atendieron 584 solicitudes de

información. Durante el 2021, fueron recibidas y atendidas 253 solicitudes, lo que representa un margen de aumento del 230.83% en comparación con 2022.

Se actualizó la información que debe publicarse en la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT). Por otro lado, se dio debida atención y seguimiento a las auditorías internas y externas, recomendaciones y requerimientos realizados por los órganos fiscalizadores.

Avances de la Meta para el bienestar y Parámetros del Objetivo prioritario 4

Indicador		Línea base (Año)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
Meta para el bienestar	Porcentaje de presupuesto ejercido con respecto al presupuesto modificado	2019	NA	152.96	97.04	64.39	100
Parámetro 1	Porcentaje de observaciones atendidas respecto a las observaciones generadas en materia de fiscalización	2019	NA	36	82	75	70
Parámetro 2	Porcentaje de contratos registrados en la Bitácora Electrónica de Seguimiento de Adquisiciones	2019	NA	0	0	100	100

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

4

ANEXO

4- Anexo.

Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros

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

1.1

Meta para el bienestar

ELEMENTOS DE LA 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		
SERIE HISTÓRICA			



Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
5.9	NA	-4.7	6.7	3.9	2.0
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
			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.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
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	5,595,733	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	5,245,731	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	[[5,814,566/5,595,733]-1] *100= 3.9%				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.



1.2
Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
0	NA	0.3	10.37	51.58	100%
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
Este indicador no cuenta con una serie histórica toda vez que el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya es un proyecto de nueva creación					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					



Nombre variable 1	Total de Kilómetros de vías férreas construidas	Valor variable 1	305.664	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	592.49	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	(305.664 / 592.49) *100%= 51.58%				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

1.3 Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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 rehabilitadas 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 rehabilitadas / Total de Kilómetros de vías férreas programadas de rehabilitar) *100%				
Observaciones	Supuesto: Las condiciones sociales y políticas permiten el funcionamiento de las obras e instalaciones				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base	Resultado	Resultado	Resultado	Resultado	Meta
2019	2019	2020	2021	2022	2024
0	NA	2.5	24.47	38.73	100%
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
Este indicador no cuenta con una serie histórica toda vez que el Proyecto Prioritario Integral Tren Maya es un proyecto de nueva creación					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					



Nombre variable 1	Total de Kilómetros de vías férreas rehabilitadas	Valor variable 1	121.606 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	313.92 km planeados por rehabilitar	Fuente de información variable 2	Registros administrativos sobre el trazo de ruta del Tren Maya
Sustitución en método de cálculo	(121.606 / 313.92) *100%= 38.73%				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

Objetivo prioritario 2. Mejorar las condiciones de funcionamiento de escalas náuticas conforme las características de cada destino turístico

2.1

Meta para el bienestar

ELEMENTOS DE LA 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				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
-6.03	NA	-31.22	-26.63	-9.00	5.0



Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
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					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Total de ingresos obtenidos por la venta de bienes y servicios en el año t	Valor variable 1	80,969,432	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	88,985,885	Fuente de información variable 2	Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas
Sustitución en método de cálculo	$[(80,969,432 / 88,985,885) - 1] * 100 = -9.00\%$				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.



2.2
Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
4.47	NA	-56	9.2	114.4	0.5
Nota sobre la Línea base		Nota sobre la Meta 2024			



APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Total de actividades de promoción en el año T	Valor variable 1	761	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	355	Fuente de información variable 2	Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas
Sustitución en método de cálculo	$((761 / 355) - 1) \times 100 = 114.4\%$				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

2.3 Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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	$\left(\frac{\text{Porcentaje de turistas encuestados que declaran estar satisfechos o muy satisfechos en el periodo } t}{\text{Porcentaje de turistas encuestados que declaran estar satisfechos o muy satisfechos en el periodo } t-1} - 1 \right) \times 100$				
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.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base	Resultado	Resultado	Resultado	Resultado	Meta
2019	2019	2020	2021	2022	2024
-2.31	NA	1.05	0.72	-4.00	0.74
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		



APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Porcentaje de turistas encuestados que declaran estar satisfechos o muy satisfechos en el periodo t	Valor variable 1	92.6	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	96.8	Fuente de información variable 2	Estadísticas proporcionadas por la Subdirección de Escalas Náuticas
Sustitución en método de cálculo	$((92.6/96.8)-1)*100 = -4.00\%$				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

Objetivo prioritario 3. Garantizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y mejorar la seguridad de las administraciones portuarias integrales.

3.1

Meta para el bienestar

ELEMENTOS DE LA 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	$\left[\left(\frac{\text{Total de arribos de cruceros a las API´s administradas en el año } t}{\text{Total de arribos de cruceros a las API´s administradas en el año } t-1} - 1 \right) * 100\% \right]$				
Observaciones	Supuestos: Las condiciones sociales y políticas permiten el funcionamiento de las obras e instalaciones				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
5.38	NA	-69.51	50	28.43	6.0



Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Total de arribos de cruceros a las API en el año t	Valor variable 1	131	Fuente de información variable 1	Estadísticas proporcionadas por las API's
Nombre variable 2	Total de arribos de cruceros a las API administradas en el año t-1	Valor variable 2	102	Fuente de información variable 2	Estadísticas proporcionadas por las API's
Sustitución en método de cálculo	$[(131/102)-1]*100 = 28.43\%$				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.



3.2 Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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	$(\text{Total de encuestados satisfechos o muy satisfechos} / \text{Total de encuestados}) * 100$				
Observaciones	Supuesto: Existen servicios e infraestructura básica en buenas condiciones.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
85	NA	82.14	70	66.66	90
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					



Nombre variable 1	Total de encuestados satisfechos o muy satisfechos	Valor variable 1	8	Fuente de información variable 1	Estadísticas proporcionadas por las API's
Nombre variable 2	Total de encuestados	Valor variable 2	12	Fuente de información variable 2	Estadísticas proporcionadas por las API's
Sustitución en método de cálculo	(8 / 12) *100= 66.66%				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.



3.3 Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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	Período 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.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
100	NA	100	100	50	100%
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					



Nombre variable 1	Suma del número de Programas Mínimos de Mantenimiento realizados	Valor variable 1	1	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	(1 / 2) *100=50%				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

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

4.1

Meta para el bienestar

ELEMENTOS DE LA 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	$(\text{Presupuesto ejercido en el año } t / \text{Presupuesto modificado en el año } t) * 100$				
Observaciones					
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
114.91	NA	152.96	97.04	64.39	100



Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Presupuesto ejercido en el año t	Valor variable 1	5,252,878,508.16	Fuente de información variable 1	Cuenta Pública
Nombre variable 2	Presupuesto modificado en el año t	Valor variable 2	8,157,713,394.26	Fuente de información variable 2	Cuenta Pública
Sustitución en método de cálculo	(5,252,878,508.16 / 8,157,713,394.26) *100= 64.39%				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.



4.2 Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
41.6	NA	36	82	75	70
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		



APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Número de observaciones atendidas en el año t	Valor variable 1	12	Fuente de información variable 1	Registros administrativos
Nombre variable 2	Número de observaciones recibidas en el año t	Valor variable 2	14	Fuente de información variable 2	Registros administrativos
Nombre variable 3	Número de observaciones pendientes de atender en el año t-1	Valor variable 3	2	Fuente de información variable 3	Registros administrativos
Sustitución en método de cálculo	$[12 / (14 + 2)] * 100 = 75\%$				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.



4.3 Parámetro

ELEMENTOS DE LA 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.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base 2019	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
100	NA	0	100	100	100
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		



APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2021					
Nombre variable 1	Total de contratos registrados en la Bitácora Electrónica de Seguimiento de Adquisiciones en el año t	Valor variable 1	100	Fuente de información variable 1	Registros administrativos
Nombre variable 2	Universo de Contratos en el año t	Valor variable 2	190	Fuente de información variable 2	Registros administrativos
Sustitución en método de cálculo	(6 / 6) * 100= 100%				

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

5

GLOSARIO

5- Glosario

Dependencias: las que se señalan en el artículo 2º de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Derecho de vía: Franja de terreno de restricción federal o estatal que corre paralela a ambos lados de una vía de comunicación y que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de la vía de comunicación.

Entidades: las que se señalan en el artículo 3º de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Estudios geofísicos: Técnicas desarrolladas a partir de métodos físicos que ayudan a revelar la presencia o ausencia de cuerpos y estructuras dentro del subsuelo que no pueden verse a simple vista pero que, por sus propiedades físicas distintas al medio que les rodea pueden ser detectados. Los cuerpos de agua, estructuras arqueológicas, cavernas y yacimientos minerales son tan solo algunos ejemplos de lo suele buscarse aplicando métodos geofísicos terrestres.

Estudios geotécnicos: Conjunto de actividades que permiten obtener la información geológica y geotécnica del terreno, necesaria para la redacción de un proyecto de construcción.

Karsticidad: Es el fenómeno que provoca que las rocas del subsuelo, como el yeso, calizas y dolomías, al ser disueltas por el agua, causen hundimientos de suelo o socavones y cuevas. Puede generar situaciones de riesgo para quienes habitan estas zonas.

Marinas: conjunto de muelles e instalaciones para embarcaciones de recreo o yates; por su uso se clasifican en públicas y privadas.

Salvamento arqueológico: Modalidad que engloba, entre otras, a las labores de rescate y salvamento, ambas reconocidas por ley, a la cual se recurre cuando las evidencias materiales de grupos humanos pretéritos son susceptibles de ser afectados o están siendo alterados por obras de infraestructura públicas o privadas, por saqueadores o por agentes naturales.

6

SIGLAS Y ABREVIATURAS

6.- Siglas y abreviaturas

API: Administraciones Portuarias Integrales

CONAC: Consejo Nacional de Armonización Contable

CONEVAL: Consejo Nacional de la Evaluación de la Política de Desarrollo Social

DOF: Diario Oficial de la Federación

FTM: FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.

FONATUR: Fondo Nacional de Fomento al Turismo

FTM: FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.

INAH: Instituto Nacional de Antropología e Historia

LGCG: Ley General de Contabilidad Gubernamental

LGTAIP: Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública

ODS: Objetivos del Desarrollo Sostenible

PAT: Programa Anual de Trabajo 2022 de FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.

PIFTM: Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.

PND 2019- 2024: Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

PNCCIMGP: Programa Nacional de Combate a la Corrupción y a la Impunidad, y de Mejora de la Gestión Pública, 2019-2024

PNT: Plataforma Nacional de Transparencia

PPITM: Proyecto Prioritario Integral Tren Maya

PROSECTUR 2020-2024: Programa Sectorial de Turismo 2020-2024

PTAR: Programa de Trabajo de Administración de Rie 2022 de Fonatur Tren Maya S.A. de C.V.

PTCI: Programa de Trabajo de Control Interno 2022 de Fonatur Tren Maya S.A. de C.V.

SEMARNAT: Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales

TRAMO 1: Espacio comprendido entre Palenque y Escárcega

TRAMO 2: Espacio comprendido entre Escárcega y Calkiní



TRAMO 3: Espacio comprendido entre Calkiní e Izamal

TRAMO 4: Espacio comprendido entre Izamal y Cancún

TRAMO 5: Espacio comprendido entre Cancún y Tulum

TRAMO 6: Espacio comprendido entre Tulum y Chetumal

TRAMO 7: Espacio comprendido entre Bacalar y Escárcega