AGOSTO de 2016

EVALUACIÓN DE dISEÑO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO E022

“OPERACIÓN Y CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA”

IIS-UNAM

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO-INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES**

Contenido

[Lista de Acrónimos, Abreviaturas y Siglas. 3](#_Toc464762187)

[Lista de Ilustraciones, Gráficas y Tablas 4](#_Toc464762188)

[i. Introducción 8](#_Toc464762189)

[ii. Resumen Ejecutivo 11](#_Toc464762190)

[Evaluación en Materia de Diseño 13](#_Toc464762191)

[Características del Programa 13](#_Toc464762192)

[1. Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa 16](#_Toc464762193)

[2. Contribución del programa para el cumplimiento de las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados 24](#_Toc464762194)

[3. Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo 30](#_Toc464762195)

[4. Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados 34](#_Toc464762196)

[5. Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros Programas Presupuestales 67](#_Toc464762197)

[Valoración final del diseño del programa 68](#_Toc464762198)

[Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas 73](#_Toc464762199)

[Conclusiones 74](#_Toc464762200)

[Pasos a Seguir 75](#_Toc464762201)

[Bibliografía 76](#_Toc464762202)

[Anexos 80](#_Toc464762203)

[Anexo 1: Descripción general del programa 80](#_Toc464762204)

[Anexo 2: Metodología para la cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo 85](#_Toc464762205)

[Anexo 3: Indicadores 92](#_Toc464762206)

[Anexo 4: Metas del Programa 94](#_Toc464762207)

[Anexo 5: Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados 97](#_Toc464762208)

[Anexo 6: Complementariedades y Coincidencias entre programas presupuestarios 99](#_Toc464762209)

[Anexo 7: Principales Fortalezas, retos y recomendaciones 100](#_Toc464762210)

[Anexo 8: Fuentes de Información 102](#_Toc464762211)

[Anexo 9: Ficha técnica con los datos generales del evaluador externo y el costo de la evacuación 103](#_Toc464762212)

# Lista de Acrónimos, Abreviaturas y Siglas.

**APF** Administración Pública Federal

**DGTFM**  Dirección General de Transporte Ferroviario Multimodal

**FIT** Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec

**FODA** Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas

**IIS** Instituto de Investigaciones Sociales

**LRSF** Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

**MIR** Matriz de Indicadores para Resultados

**MML** Metodología del Marco Lógico

**PND** Plan Nacional de Desarrollo

**PAE** Programa Anual de Evaluación

**PIB** Producto Interno Bruto

**PIITT** Programa de Inversiones en Infraestructura en Telecomunicaciones y Transportes

**PIITC** Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones

**PNI** Programa Nacional de Infraestructura

**PP** Programa Presupuestal

**PSCT** Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes

**ROP** Reglas de Operación

**SCT** Secretaría de Comunicaciones y Transportes

**SHCP** Secretaría de Hacienda y Crédito Público

**UNAM** Universidad Autónoma de México

**UR** Unidad Responsable

**WEF** World Economic Forum

**ZEE** Zona Económica Especial

# Lista de Ilustraciones, Gráficas y Tablas

***Ilustraciones***

Ilustración 1. Sintaxis de los Componentes

***Gráficas***

Gráfica 1. Valoración Final del Programa Presupuestal E022

Gráfica 2. Valoración Final del Programa Presupuestal E022

Gráfica 3. Distribución de la Carga del FIT 2007-2015

Gráfica 4. Principales Productos Transportados por el FIT 2012-2015

Gráfica 5. Población Potencial por Entidad Federativa y Actividad Económica

Gráfica 6. Distribución de la Población Potencial por Entidad Federativa

Gráfica 7. Distribución de la carga por Empresa/establecimiento 2007-2015

***Tablas***

Tabla 1. Estructura Programática de los Programas Presupuestales E011 y E022

Tabla 2. Características Básicas del Programa

Tabla 3. Identificación de la Problemática en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, 2013-2018

Tabla 4. Identificación de la Problemática en el Programa Nacional de Infraestructura, 2014-2018

Tabla 5. Posición de las distintas infraestructuras de México en 2014–2015 y 2015-2016

Tabla 6. Causas y Efectos de Primer Orden

Tabla 7. Justificación Teórica del Programa Presupuestal E022

Tabla 8. Vinculación del Propósito del Programa Presupuestal E022 con el Plan Nacional de Desarrollo, 2013-2018

Tabla 9. Vinculación del Propósito del Programa Presupuestal E022 con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, 2014-2018

Tabla 10. Objetivos de los Programas Presupuestales E011 y E022

Tabla 11. Proceso de Alineación del Propósito del Programa E022 con la Planeación Estratégica Nacional

Tabla 12. Proceso de Alineación del Programa Presupuestal E022 con la Planeación Estratégica Nacional y Sectorial

Tabla 13. Retos de México para desarrollarse como una Plataforma Logística con Movilidad Moderna

Tabla 14. Vinculación del Programa Presupuestal E022 con el Plan Nacional de Infraestructura, 2014-2018

Tabla 15. Definición de Población Potencial, Objetivo y Atendida

Tabla 16. Correspondencia entre los Componentes y las Actividades del Programa Presupuestal E022

Tabla 17. Análisis del nivel Actividades del Programa Presupuestal E022

Tabla 18. Sintaxis de los Componentes del Programa Presupuesta E022

Tabla 19. Componentes del Programa Presupuestal E022

Tabla 20. Sintaxis del Propósito del Programa Presupuestal E022

Tabla 21. Relaciones de Causalidad de los Componentes para generar el Propósito

Tabla 22. Alineación del Fin del Programa Presupuestario E022 con la Planeación Estratégica Nacional y Sectorial

Tabla 23. Alineación del Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

Tabla 24. Correspondencia entre los Componentes y las Actividades de la estructura del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec

Tabla 25. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Fin)

Tabla 26. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Propósito)

Tabla 27. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Componentes – Indicador 1 de 2)

Tabla 28. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Componentes - Indicador 2 de 2)

Tabla 29. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Actividades - Indicador 1 de 2)

Tabla 30. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Actividades – Indicador 2 de 2)

Tabla 31. Evaluación Final de los Indicadores

Tabla 32. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 Fin

Tabla 33. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 –Propósito

Tabla 34. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 -Componente (Indicador 1 de 2)

Tabla 35. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 -Componente (indicador 2 de 2)

Tabla 36. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 –Actividad (indicador 1 de 2)

Tabla 37. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 –Actividad (indicador 2 de 2)

Tabla 38. Valoración Final de las Fichas Técnicas de los Indicadores del Programa Presupuestal E022

Tabla 39. Metas del Programa Presupuestal E022 (Fin)

Tabla 40. Metas del Programa Presupuestal E022 (Propósito)

Tabla 41. Metas del Programa Presupuestal E022 (Componentes 1 de 2)

Tabla 42. Metas del Programa Presupuestal E022 (Componentes 2 de 2)

Tabla 43. Metas del Programa Presupuestal E022 (Actividad 1 de 2)

Tabla 44. Metas del Programa Presupuestal E022 (Actividad 2 de 2)

Tabla 45. Valoración Final de las Metas de los Indicadores del Programa Presupuestal E022

Tabla 46. Valoración Final de los Medios de Verificación del Programa Presupuestal E022

Tabla 47. Lógica Horizontal del Programa Presupuestal E022

Tabla 48. Valoración Final de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestal E002

Tabla 49. Valoración Final del Diseño del Programa Presupuestal E002

Tabla 50. Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas del Programa Presupuestal E022

Tabla 51. Descripción General del Programa Presupuestal E022

Tabla 52. Indicadores del Programa Presupuestal E022

Tabla 53. Metas del Programa Presupuestal E022

Tabla 54. Propuesta de Mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestal E022

Tabla 55. Complementariedades y Coincidencias entre Programas Presupuestales

Tabla 56. Principales Fortalezas, Retos y Recomendaciones

Tabla 57. Fuentes de Información

Tabla 58. Ficha Técnica con los datos generales de la evaluación

# i. Introducción

El Estado Mexicano concibe al Sector de Comunicaciones y Transportes como fundamental para detonar el desarrollo regional, generar empleo y bienestar social; así como un factor de productividad, competitividad y crecimiento económico.

En términos generales, el sector permite la entrega oportuna de bienes y servicios, abate los costos buscando hacer el traslado de estos de una forma más eficiente, con miras a mejorar la competitividad de los sectores productivos del país y por ende su crecimiento y ulterior desarrollo económico, apoyando la generación de empleos y en general la calidad de vida de la población.

Sin embargo, los retos que enfrenta el país en materia de comunicaciones y transportes son importantes. En materia de competitividad, de acuerdo con el reporte 2015 – 2016 del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), nuestro país se encuentra en el lugar 56 de 144 economías evaluadas. A pesar de lo anterior, el propio reporte enfatiza la importancia de las reformas adoptadas por nuestro país, las cuales son cruciales para la transformación del país y necesarias para mejorar su competitividad, pero que requieren materializarse en el mediano plazo. En materia de transportes se reconoce que se cuenta con una infraestructura relativamente buena, ocupando el lugar 65 de 144.

Particularmente en el sector ferroviario, de acuerdo al mismo reporte, nuestro país se encuentra en la posición 61 de 144 países analizados, mientras que en el reporte de año anterior (2014-2015) se encontraba en el lugar 64 de 144 países. Esta valoración permite hacer evidente los retos a los que se enfrenta el sector.

De ahí, que la visión del sector ferroviario plasmada en los documentos de planeación nacional, sectorial e institucional conciben la necesidad de contar con una infraestructura adecuada que dinamice la capacidad productiva del país y abra nuevas oportunidades de desarrollo para la población. Por ello, se centra en contar con una infraestructura de transporte y comunicaciones desplegada con sentido estratégico, mediante una Agenda Logística moderna, que facilite los desplazamientos oportunos de bienes y personas al menor costo posible, y facilite las exportaciones.

En este contexto se enmarca el Programa Presupuestario (Pp) E022 *“Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria”* mismo que entró formalmente en operaciones en el ejercicio fiscal 2016, como resultado de un proceso de reestructura programática al interior de la Administración Pública Federal (APF) formando parte de la estructura programática de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y estando a cargo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) como Empresa de Participación Estatal Mayoritaria.

Sus servicios comprenden el servicio público de transporte ferroviario en parte del Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, en dos modalidades: como signatario en la línea “Z” con una extensión de 207.4 kilómetros, de la ruta corta de Medias Aguas, Veracruz, con estaciones receptoras y/o productoras de carga en Medias Aguas, Veracruz, Lagunas, Ixtepec, Pearson y Salina Cruz en Oaxaca, y como mandato en dos rutas cortas de comunicación ferroviaria de Chiapas y Mayab que comprenden 1,536.6 kilómetros de longitud de vías en operación. La extensión de la infraestructura ferroviaria a cargo del FIT, corresponde a su área de influencia.

El presente documento constituye la Evaluación en Materia de Diseño del Pp E022 “Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria”, que tiene como objetivos principales fortalecer el proceso de planeación estratégica del programa, así como favorecer su gestión y mostrar de manera clara los resultados y avances en cuanto a las metas propuestas.

La presente evaluación está constituida por los siguientes apartados fundamentales: *0) Características del Programa; 1) Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa; 2) Contribución del Programa a las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados; 3) Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo; 4) Evaluación y análisis de la Matriz de Indicadores de Resultados; 5) Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros Programas Presupuestales.*

En la primera parte de esta evaluación, se pretende mostrar el problema o necesidad que el Pp busca atender y que espera resolver a partir de su ejecución, asegurando que este se encuentre plenamente identificado y sea relevante para la realidad del país.

En el siguiente apartado se analizará cómo el programa se encuentra vinculado al proceso de planeación estratégica gubernamental, a través del análisis que se realizará de su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), especificando las principales líneas de acción, estrategias u objetivos de los distintos documentos de planeación que le correspondan con las que el programa se encuentre relacionado y dando certeza de la apropiada vinculación con el programa.

De igual forma, la evaluación busca determinar si el programa cuenta con una población potencial, objetivo y atendida específica y documentada, en dónde se logre cuantificar los avances en la atención de cada una de ellas, en su defecto, se buscará determinar si en su lugar el Pp tiene un área de enfoque de acuerdo a su naturaleza y la forma en que lo atiende. En el mismo sentido, y dependiendo de la naturaleza del programa se busca señalar si éste tiene un padrón de beneficiarios o en su defecto documentar las razones por las que no se cuenta con él.

Siguiendo el orden lógico de la evaluación, se realizará un análisis de la estructura que tiene su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), con la finalidad de mostrar su funcionamiento, desde la perspectiva de una Lógica Horizontal y Vertical, buscando asegurar que esta estructura cumpla con la Metodología del Marco Lógico (MML) para su construcción y funcionamiento lo que permitiría asegurar que se pueden medir apropiadamente los resultados que genera y, por ende, su desempeño.

También resulta de interés en la evaluación la forma en cómo se vincula ésta con el proceso de programación y presupuestación, en el entendido que para el logro de los objetivos del Pp es necesario que cuente con los recursos necesarios y que sean utilizados de forma eficiente.

Finalmente, resulta relevante observar si el Pp de estudio presenta complementariedades y/o coincidencias con otros lo que pudiera incidir en los resultados que actualmente genera. El análisis que se realizará del Pp E022 “Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria”, contempla el proceso de sinergia derivado de la fusión de éste con el Pp *E011 Conservación de infraestructura ferroviaria* que, de acuerdo a sus objetivos y naturaleza resultaban complementarios para la generación de impacto, sin embargo, esta última etapa buscará identificar, en su caso, si pudieran existir otras relaciones con programas del sector.

# ii. Resumen Ejecutivo

A partir de la evaluación de diseño es posible determinar que el problema o necesidad prioritaria que busca resolver el Pp está identificado en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2013-2018. Dicho documento hace un Diagnóstico de la problemática, enfatizando la baja conectividad y movilidad de bienes y personas que se tiene en el sistema carretero nacional; señalando como causas las siguientes: 1) La baja inversión en el sector carretero en proporción al Producto Interno Bruto (PIB); 2) La saturación que presentan gran parte de los nodos estratégicos del país; 3) Los problemas de conexión a escala local; 4) La falta de modernización de corredores carreteros; y 5) las malas condiciones en la infraestructura afectan la seguridad en el transporte; e identificando los siguientes efectos: 1) El bajo nivel de competitividad, productividad y desarrollo económico del país; 2) Mayores costos y tiempos de traslado de personas y bienes; y 3) El alto índice de accidentes y numerosos puntos de conflicto.

El Pp tiene su justificación teórica dentro de distintos documentos oficiales, así como en el Reporte de Competitividad Global publicado por el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), los cuales establecen que la infraestructura ferroviaria es uno de los factores que intervienen en la competitividad y productividad del país, ya que una infraestructura de comunicaciones y transportes bien desarrollada es uno de los requisitos básicos para que comunidades alejadas y menos desarrolladas tengan acceso a los servicios y centros económicos, así como reducir el costo de transporte de bienes, servicios y personas.

Asimismo, se logró constatar que el Programa está vinculado directamente con los objetivos señalados en el PSCT 2013-2018. En cuanto a los objetivos nacionales, el Pp está alineado al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y vinculado tanto al Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2014-2018, como con el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones (PIITC) 2013-2018.

El Pp E022 “Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria” corresponde a la modalidad *“E: Actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer la demanda de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas a través de las siguientes finalidades (funciones de gobierno, de desarrollo social y de desarrollo económico)”.* No es un programa de índole social, por lo que no cuenta con un padrón de beneficiarios, aunque sí cuenta con una población potencial y objetivo misma que no está cuantificada, misma que se refiere, por un lado, a los establecimientos y/o empresas que por su actividad económica y al encontrarse en la zona de influencia del Pp y que pudieran tienen la necesidad de contar con un servicio de transporte de carga (población potencial), y por otro lado a los establecimientos y/o empresas que se encuentran en la zona de influencia del Pp y que este tiene una relación contractual para atenderlos a través de su servicio de transporte de carga y que requieren de una infraestructura en óptimas condiciones de uso seguro y eficiente. Dicha infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT, se compone de 207.4 kilómetros de la línea Z localizada entre Medias Aguas y Salina Cruz y 1,536.6 kms en dos líneas (Chiapas y Mayab).

En cuanto al análisis realizado a la MIR del Pp, se detectaron oportunidades de mejora en la Lógica Vertical y en la estructura misma del Resumen Narrativo:

* El Resumen Narrativo de la MIR presenta relaciones de causalidad que permiten cumplir con el desarrollo de la Lógica Vertical, sin embargo, se requiere fortalecer los mecanismos de medición de objetivos en el nivel de Propósito.
* Asimismo, se reconocen elementos ambiguos principalmente en el Propósito y Componente, lo anterior derivado de que son únicos, pero buscan medir más de un aspecto. Por lo anterior, los Componentes no se observan como servicios únicos que presta el Pp.
* Respecto al Propósito de la MIR, el análisis evidenció que se requiere de un planteamiento distinto en la medición del desempeño a este nivel que permita considerar la redefinición de la población objetivo.
* Se resalta el nivel de alineación del Pp con los documentos Sectoriales y Nacional.
* La existencia de un Diagnóstico que aborda la problemática que atiende el Pp permite definir adecuadamente la estrategia de atención.

Con lo anterior, se lograron identificar diversas áreas de mejora en lo que concierne tanto a la Lógica Vertical como a la Lógica Horizontal de la MIR 2015 del Pp, las cuales pueden ser sujetas a revisión y modificación por parte de la Unidad Responsable (UR).

Finalmente, se identificó que el Pp E022 no tiene coincidencia con otros Pp, sin embargo, sí se detectó complementariedad el Pp K040 que permitiría que el Pp contar con recursos de inversión para contar con una infraestructura en condiciones de uso operativo seguro y eficiente.

La valoración final del Pp es de 2.93 sobre 4.0, lo que implica un nivel de cumplimiento del 73%. Por su parte el análisis de la MIR arroja una puntuación de 3.3 sobre 4, lo que representa un nivel de cumplimiento del 83%.

# Evaluación en Materia de Diseño

## Características del Programa

El Pp E022 “Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria” es un programa de la SCT y su operación está a cargo del FIT, S.A. de C.V.

El FIT es una empresa asignataria propiedad del Gobierno Federal, cuyo objetivo es la operación, mantenimiento, explotación y en su caso, construcción de las vías generales de comunicación ferroviaria a lo largo del Istmo de Tehuantepec.

El Istmo de Tehuantepec se extiende por una franja de no menos de 100 kilómetros de norte a sur en la parte más estrecha al sur del territorio mexicano, con 300 kilómetros de longitud. La importancia de esta zona radica en sus recursos naturales, su riqueza cultural y, sobre todo, en la posición potencial estratégica en el ámbito del comercio internacional, como puente entre América, Europa y Asia. Por su localización geográfica, esta zona presenta ventajas productivas, comerciales y geopolíticas que la hacen un espacio de relevancia económica-estratégica para nuestro país, motivo por el cual por la reciente aprobación de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec[[1]](#footnote-1)ha quedado definida como Zona Económica Especial (ZEE).

La trascendencia de esta zona se reconoce en la planeación nacional y sectorial en materia de comunicaciones y transportes, dónde se propone fomentar y fortalecer los polos de desarrollo principalmente aquellos dónde el desarrollo económico es menor, como es el caso de la región Sur-Sureste. En particular, en materia ferroviaria se busca contar con un transporte competitivo y eficiente a través de mejorar la infraestructura existente tanto en capacidad como en velocidad, por lo que se propone promover un desarrollo más equilibrado en esta zona.

Para tal efecto, el Gobierno Federal aprobó en 1999 la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A de C.V. con el objetivo de que ésta explote y opere la vía general de comunicación del Istmo de Tehuantepec.

Adicionalmente, a partir del 10 de agosto de 2007, la SCT impuso al FIT, S. A. de C. V., modalidad para operar, explotar y mantener las vías de las rutas de Chiapas y Mayab, así como para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en dichas líneas, por el tiempo y proporción que resultaran estrictamente necesarios para resarcirlas a buen estado operativo, cabe mencionar que dicha imposición continúa.

Dentro de las principales consideraciones para modificar la estructura programática a emplear en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) 2016, se realizó la fusión de los Pp *E011 Conservación de infraestructura ferroviaria* y *E022 Operación de infraestructura ferroviaria* misma que obedeció a la identificación, en el primer caso, de los recursos correspondientes a la operación del uso y paso de la vía objeto de su creación; para el segundo caso, se ubican los recursos destinados a la operación de las vías de la línea Chiapas y Mayab, impuesta inicialmente por la SCT a la entidad. Asimismo, el Propósito de ambos Pp es que los usuarios de la red ferroviaria asignada al FIT, cuenten con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. Por lo anterior, y derivado de que el FIT opera ambos tramos y no existe una fecha definida para retirarle dicha imposición, la integración programática con ambos conceptos en el Pp E022 Operación y Conservación de infraestructura ferroviaria es conveniente.

De acuerdo a lo anterior, la nueva estructura programática de los programas mencionados se observa de la siguiente manera:

Tabla 1.Estructura Programática de los Programas Presupuestales E011 y E022

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tipo de Cambio** | **Clave Pp 2015** | **Nombre Pp 2015** | **Nombre Pp 2016** |
| Fusión | E011 | Conservación de Infraestructura Ferroviaria | E022 - Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria |
| E022 | Operación de Infraestructura Ferroviaria |

***Fuente:*** *Estructura programática empleada en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2016, SHCP.*

Con base en la nueva estructura programática a continuación se identifican las características básicas del Pp E022:

Tabla 2. Características Básicas del Programa

| Concepto | **Descripción** |
| --- | --- |
| Nombre del Programa | Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria |
| Clave del Programa | E022 |
| Ramo | 09 Comunicaciones y Transportes |
| Unidad Responsable | J3L-Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. |
| Modalidad del Programa | E: Actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer la demanda de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas. |
| Finalidad Asociada al Programa | Desarrollo Económico: Las que realiza la APF para proporcionar y facilitar el desarrollo económico de las personas físicas y morales: por ejemplo, servicios de energía eléctrica, servicios en vías de comunicación y telecomunicaciones, servicios turísticos, protección al consumidor, correos. |
| Función | Transporte |
| Subfunción | Transporte por ferrocarril |
| Actividad institucional | Ferrocarriles eficientes y competitivos |

***Fuente:*** *UNAM- IIS con base en la estructura programática empleada en el PEF 2016.*

## 1. Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa

|  |  |
| --- | --- |
| **Objetivo del Apartado** | Señalar si el programa justifica su creación a partir de la existencia de una problemática documentada. |

1. ***El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el Pp está identificado en un documento que cuente con la siguiente información:***
2. ***El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.***
3. ***¿Se define la población o área de enfoque que tiene el problema o necesidad?***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **2** | * El Pp tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, y * El problema cumple con al menos una de las características establecidas en la pregunta |

El problema o necesidad que busca resolver el Pp fue desarrollado por el FIT con base en lo dispuesto en un documento de Diagnóstico que cumple con los “Elementos Mínimos para la elaboración del Diagnóstico que justifica la creación o modificación sustancial de Programas Presupuestarios a incluirse en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2016”, y en los Lineamientos para el proceso de programación y presupuestación para el ejercicio fiscal 2016.

En este documento, se identifica a la problemática de la siguiente manera:

**Las vías de la red ferroviaria asignada al FIT no se encuentran rehabilitadas ni en buenas condiciones de uso operativo para atender a sus usuarios.**

Considerando la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, publicada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la definición de la problemática debe cumplir con las siguientes características:

1. Resume la situación problemática de forma clara y breve.
2. Se formula como un hecho negativo, o como una situación que debe ser revertida.
3. Define la población afectada o área de enfoque
4. Describe la situación de la problemática central
5. Hace una referencia cuantitativa que permite una verificación empírica

Con base en los criterios establecidos tanto en la pregunta como en la Guía de la MIR, se identifica que la definición de la problemática cumple con referirse con una situación negativa que es la condición de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT, misma que debe ser revertida, identifica a la población objetivo, aunque no cuantifica la misma, por lo que no hace una referencia cuantitativa que permita una verificación empírica.

Considerando lo anterior, se concluye que la problemática definida en el documento de referencia cumple con la característica de que problema o necesidad se formula como un hecho negativo, pero no cumple con la segunda que es la definición de la población que presenta dicha problemática. Considerando los niveles para dar respuesta, los elementos con que cuenta el programa permiten asignar un nivel de 2.

Finalmente, el Pp E022 no define un plazo para la revisión y actualización del problema o necesidad que busca resolver.

A partir del análisis anterior, se recomienda modificar la definición de la problemática de la siguiente manera:

**Las empresas y/o establecimientos de los sectores *construcción, manufacturero y agropecuario,* principalmente, ubicados en el área de influencia del FIT, presentan altos costos y riesgos para trasladar a sus mercancías.**

*Nota: el proceso para la estimación de la población objetivo se explica en el Anexo 2 “Metodología para la cuantificación de las poblaciones o área de enfoque potencial y objetivo.*

Desde el punto de vista normativo, la justificación para la creación de este Pp E022 se fundamenta en dos figuras jurídicas que fundamentan la operación del FIT:

1. El 3 de marzo de 1999, la SHCP autoriza la constitución de la Empresa de Participación estatal Mayoritaria FIT S.A de C.V. La constitución como S.A. de C.V. se realizó el 19 de octubre de 1999 con el objeto de:

Operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria, que corresponde a la vía férrea de Medias Aguas, Ver. A Salina Cruz, Oax. Dicha vía general de comunicación ferroviaria, comprende la vía férrea, el ancho del derecho de la vía, los centros de control de tráfico y las señales para operación ferroviaria. La construcción, operación y explotación del tramo de Medias Aguas, Ver. a Coatzacoalcos, Ver., conforme al proyecto ejecutivo autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes[[2]](#footnote-2)

1. Imposición: modalidad dictada por la SCT a partir del 10 de agosto del año 2007 derivado del abandono de operaciones del concesionario “Compañía de Ferrocarriles de Chiapas y Mayab, S.A de C.V., mandato que le obliga al FIT a operar, explotar y mantener las vías de comunicación ferroviaria de Chiapas y Mayab y prestar el servicio público de carga; Dichas líneas como se menciona están conformadas por dos rutas cortas con un desarrollo de 1,536.6 kilómetros de longitud de vías en operación: la ruta del Mayab comprende las vías denominadas “FA”, “FD”, “FL”, “FN” y “FX”, y la ruta de Chiapas comprende las vías “K” y “KA”,

Desde el punto de vista de la planeación estratégica nacional y los documentos que derivan de ella, se señala la problemática del Sector Comunicaciones y Transportes, y en particular del subsector ferroviario de la siguiente manera:

Tabla 3. Identificación de la Problemática en el Programa Sectorial de

Comunicaciones y Transportes, 2013-2018

| **Aspecto de la Problemática Identificada** | **Documento de Planeación Nacional** | **Descripción General de la Problemática** | **Descripción Particular de la Problemática (Ferroviario)** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Costo** | Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes  2013-2018 | Si bien contamos con ventajas notables, para detonar tanto el desarrollo del mercado interno como el de las exportaciones; también enfrentamos limitaciones significativas en términos de desempeño logístico que socavan la competitividad y productividad de nuestra economía. | Se identifica como un factor crítico a resolver. Los costos de inversión en infraestructura, operación y mantenimiento de la red ferroviaria resultan considerables. |
| **Atención de la Demanda** | Se identifica como un factor crítico a resolver. Ante las condiciones actuales de la infraestructura ferroviaria, no se logrará atender con altos niveles de servicio la demanda presente y futura. |

***Fuente:*** *UNAM- IIS con base en el PSCT 2013-2018.*

Tabla 4. Identificación de la Problemática en el Programa Nacional de Infraestructura, 2014-2018

| **Aspecto de la Problemática Identificada** | **Documento de Planeación Nacional** | **Descripción General de la Problemática** | **Descripción Particular de la Problemática (Ferroviario)** |
| --- | --- | --- | --- |
| Cobertura | Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 | La infraestructura en comunicaciones y transportes debe contemplar una mayor cobertura en el país. Por un lado, es necesario ampliar la conectividad integral entre los diferentes sistemas de transporte para lograr mayores niveles de productividad, competitividad y crecimiento económico. Por otro lado, se debe ampliar la cobertura y capacidad de las redes de comunicaciones para incrementar el acceso a servicios de banda ancha en el territorio nacional. | Es necesario ampliar la conectividad entre los diferentes sistemas de transporte; por otro lado, se debe ampliar la cobertura de la propia infraestructura. |
| Eficiencia | Las distancias entre las entidades que generan los principales flujos de carga son en muchos casos mayores a 400-500 kms, por lo que medios de transporte como el ferrocarril y el barco son alternativas más eficientes. |
| Velocidad | A pesar de disponer de capacidad para una velocidad de al menos 50 km/h, la velocidad ponderada del sistema ferroviario de carga se reduce a 28 km/h debido, en parte, a la falta de libramientos en algunas zonas urbanas. |
| Seguridad | La infraestructura ferroviaria no ha sido complementada con una buena señalización, lo que ha contribuido a que los accidentes hayan crecido en un 83% desde el 2007. Además, los diversos fenómenos naturales afectan las vías, particularmente en la zona Sur-Sureste, por lo que resulta imperativo invertir en su reparación y mantenimiento. |
| Mantenimiento |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con base en el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.*

Finalmente, en el PIITT, se señala como problemática en materia ferroviaria, que de acuerdo a los datos del Banco Mundial en su Reporte Global de Competitividad 2012, nuestro país se encuentra en el lugar 60 de 142 países en materia de competitividad en este sector.

Tabla 5. Posición de las distintas infraestructuras de México en 2014–2015 y 2015-2016

| Infraestructura | Posición  2014-2015 | Posición  2015-2016 |
| --- | --- | --- |
| Carreteras | 52 | 54 |
| Ferrocarriles | 64 | 61 |
| Puertos | 62 | 55 |
| Aeropuertos | 63 | 57 |

***Fuente:*** *Foro Económico Mundial, 2014 – 2015 y 2015- 2016.*

Es por todo lo mencionado anteriormente, que el Gobierno Federal a través de la operación de este Pp busca mejorar la conectividad, la competitividad y el abatimiento de los costos de transporte, contando con una infraestructura ferroviaria en buenas condiciones de operación y conservación que detonen la actividad económica en la región Sureste, región que resulta prioritaria para el desarrollo de nuestro país.

1. ***¿El diagnóstico del problema o necesidad que atiende el Pp describe de manera específica:***
2. ***Causas, efectos y características del problema o necesidad.***
3. ***Cuantificación y características de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad.***
4. ***Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad?***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **3** | * **El Pp cuenta con documentos, información y/o evidencias que le permiten conocer la situación del problema o necesidad que pretende atender, y** * **El diagnóstico cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.** |

El Pp E022 presentó, en el primer semestre de 2015, un Diagnóstico propio dónde es posible identificar de manera clara la problemática que se busca atender desde el ámbito del Sector Comunicaciones y Transportes, específicamente en el Subsistema ferroviario.

Desde el punto de vista interno, refiere lo relacionado principalmente con el estado de su infraestructura, las necesidades de conservación, los requerimientos de personal calificado, así como necesidades de rehabilitación de vías y desarrollo de nueva infraestructura; sin dejar de lado, las afectaciones externas provocadas por fenómenos naturales, los aspectos sociales que afectan la operación de la infraestructura asignada y el crecimiento de los centros de población que limitan la operación de la misma.

De manera específica, en el Diagnóstico presentado por el FIT, a partir de la definición del problema, se determinan las siguientes causas y efectos de primer orden asociados a éste:

Tabla 6.Causas y Efectos de Primer Orden

| **Causas** | **Efectos** |
| --- | --- |
| Limitada conservación de la infraestructura asignada al FIT. | Falta de oportunidad en el otorgamiento del servicio de transporte de carga. |
| Insuficiente mantenimiento de la vía férrea asignada al FIT. | Afectación de la seguridad de la red ferroviaria asignada al FIT. |
| La vía férrea asignada al FIT no se encuentra rehabilitada para su uso operativo. | Incremento en los costos de operación de la infraestructura del FIT. |
|  | Ineficiente nivel de servicio de la infraestructura asignada al FIT. |

***Fuente:*** *Diagnóstico del Pp E022 “Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria”.*

Asimismo, en el PSCT 2013-2018 se identificaron las siguientes causas del problema: 1) la baja inversión en el sector ferroviario en proporción al PIB; 2) la saturación que presentan gran parte de los nodos estratégicos del país; 3) los problemas de conexión a escala local; 4) la falta de modernización de corredores carreteros; y 5) las malas condiciones en la infraestructura afectan la seguridad en el transporte.

De igual forma los efectos identificados son los siguientes: 1) el bajo nivel de competitividad, productividad y desarrollo económico del país; 2) mayores costos y tiempos de traslado de personas y bienes; y 3) el alto índice de accidentes y numerosos puntos de conflicto.

En cuanto a la cuantificación, características y ubicación territorial de la población que presenta el problema, esta no se encuentra definida en documentos oficiales y/o en el Diagnóstico del programa. Cabe señalar que este programa tiene una modalidad en su estructura programática (E) que se refiere a la prestación de bienes y servicios públicos. En este caso, dicha prestación del servicio la puede otorgar el FIT, y se determina con base en la oferta y demanda del servicio de transporte de carga, por lo que la definición de población potencial y objetivo se encuentra en función de esta interacción[[3]](#footnote-3), en dónde los usuarios, para atender sus necesidades de transporte, considerando como elementos de decisión la seguridad y el costo de traslado, consideran el transporte a través de ferrocarril como una alternativa (población potencial) y a partir del análisis y restricciones para cada modo de transporte evaluado, determinan que hacerlo a través de la infraestructura asignada e impuesta al FIT es la mejor opción (población objetivo). Es por lo anterior que el FIT busca mantener una infraestructura en las mejores condiciones de uso y de seguridad para poder atender a sus usuarios.

1. ***¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp lleva a cabo?***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

| Nivel | Criterios |
| --- | --- |
| **2** | * **El Pp cuenta con una justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención o acciones que el Pp lleva a cabo en la población objetivo o área de enfoque objetivo, y** * **La justificación teórica o empírica documentada es consistente con el diagnóstico del problema o necesidad.** |

La Carta Magna en su Artículo 25 determina que corresponde al Estado Mexicano la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad[[4]](#footnote-4), el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos. Considerando que el desarrollo es un proceso de expansión de las capacidades de los individuos, donde el binomio desarrollo-infraestructura atiende al crecimiento de las naciones y de las personas para elevar su calidad de vida. Particularmente, el Sector de Comunicaciones y Transportes es para el Estado pilar fundamental para impulsar el desarrollo, así como factor de productividad, competitividad y crecimiento económico.

El Pp E022 sustenta su intervención de acuerdo con: 1. lo señalado en su Diagnóstico y atendiendo a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2. a los principios para el desarrollo nacional señalados desde el PND, mismos que son en materia de transporte ferroviario retomados en el PSCT 2013-2018, el PNI 2014-2018, así como en el PIITC 2013-2018.

En dichos documentos se resalta la importancia del sector ferroviario de la siguiente manera:

Tabla 7. Justificación Teórica del Programa Presupuestal E022

| **Documento** | **Justificación** |
| --- | --- |
| PSCT  2013-2018 | * El transporte ferroviario se encuentra como el tercer modo de transporte en el país después del transporte marítimo y del autotransporte. * A partir de distancias mayores a 500 km el ferrocarril resulta ser el modo de transporte más eficiente y competitivo en costos tonelada-km. * En cuanto a la conectividad modal, actualmente la red ferroviaria sólo se conecta con 8 de los 25 puentes fronterizos; y aunque conecta con 11 de las 15 Administraciones Portuarias Integrales (APIs), tiene una limitada capacidad al interior de los mismos, incrementando el uso de autotransporte lo que aumenta los costos de operación. |
| PNI  2014-2018 | * Existen limitaciones en cuanto a la señalización de las vías, lo que ha contribuido a un incremento en el número de accidentes. * Por las zonas en dónde se encuentran las vías, son susceptibles de estar expuestas a los efectos de fenómenos de la naturaleza. |
| PIITC  2013-2018 | * De acuerdo al Informe de Competitividad Global 2012-2013, México ocupa el lugar 60[[5]](#footnote-5) en el ranking del sector ferroviario. |

***Fuentes:*** *Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014-2018 (Diagnóstico); Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 (Diagnóstico) y Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018 (México Hoy).*

Conforme con la definición del WEF la competitividad es el “conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país”. De lo anterior, podemos señalar que la seguridad y la eficiencia en los costos de traslado de la infraestructura ferroviaria, son factores que intervienen directamente en la competitividad y productividad del país. Es por ello que, se resalta la importancia de mantener la infraestructura ferroviaria existente en óptimas condiciones de operación y conservación, sin dejar de lado la necesidad de desarrollar nueva infraestructura que incremente la cobertura de la red asignada.

En materia ferroviaria, se busca la reducción de los costos logísticos para hacerlo más competitivo respecto a otros modos de transporte, en especial, el autotransporte, sin perder de vista el impacto de la seguridad de las vías, lo que conlleva a tener programas de mantenimiento y conservación recurrente en el territorio que le ha sido signado al FIT en la línea “Z” y sus estaciones receptoras y/o productoras de carga en Oaxaca y derivado de la imposición de modalidad dictada por la SCT en las vías de comunicación ferroviaria de Chiapas y Mayab.

## 2. Contribución del programa para el cumplimiento de las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados

1. ***En virtud de que el Propósito del PP está vinculado a alguna(s) de las Cinco Metas Nacionales a través del programa sectorial, especial o institucional:***
   1. ***Existen conceptos comunes entre el Fin y los objetivos del programa sectorial, especial o institucional, por ejemplo: población objetivo o área de enfoque objetivo.***
   2. ***El logro del Fin aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional.***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

| Nivel | Criterios |
| --- | --- |
| **3** | * **El Pp cuenta con un documento en el que se establece la relación con objetivo(s) del programa sectorial, especial o institucional, y** * **Es posible determinar vinculación con todos de los aspectos establecidos en la pregunta.** |

De acuerdo a la MML el Propósito se define como “la razón de ser del mismo. Indica el efecto directo que el programa se propone alcanzar sobre la población o área de enfoque”[[6]](#footnote-6). De acuerdo a lo anterior, es imperativo que este nivel de la MIR se encuentre relacionado con la planeación estratégica nacional.

En este sentido, el Pp E022 se vincula con el PND de la siguiente manera:

Tabla 8. Vinculación del Propósito del Programa Presupuestal E022

con el Plan Nacional de Desarrollo, 2013-2018

| Nivel | Descripción |
| --- | --- |
| Meta | IV. México Próspero. |
| Objetivo | 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica. |
| Estrategia | 4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia. |
| Líneas de Acción | Vigilar los programas de conservación y modernización de vías férreas y puentes, para mantener en condiciones adecuadas de operación la infraestructura sobre la que circulan los trenes. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información del PND 2013-2018.*

Tabla 9. Vinculación del Propósito del Programa Presupuestal E022

con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, 2014-2018

| Nivel | Descripción | | |
| --- | --- | --- | --- |
| Objetivos | | 1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social. | 2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. |
| Estrategias | | 1.2 Fortalecer la red ferroviaria mediante acciones que potencien el traslado multimodal y mejoren su eficiencia, conectividad, seguridad y utilidad logística. | 2.2 Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país. |
| Líneas de Acción | | 1.2.2 Vigilar los programas de conservación y modernización para mantener en condiciones adecuadas la infraestructura de vías y puentes férreos. | 2.2.2 Promover el uso eficiente del ferrocarril en el traslado de carga, para disminuir costos de transporte y emisión de contaminantes  2.2.3 Promover la modernización del transporte de carga, para reducir costos de operación y emisiones e incrementar su competitividad y seguridad. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información del PSCT 2013-2018.*

En este sentido, se debe recordar que el Pp de análisis (E022) surge a partir de la fusión de dos Pp, el E011 “Conservación de infraestructura ferroviaria” y el Pp E022 “Operación de infraestructura ferroviaria”, mismos que de forma independiente y de acuerdo al proceso que les dio origen, tienen a nivel Propósito los siguientes objetivos:

Tabla 10. Objetivos de los Programas Presupuestales E011 y E022

|  |  |
| --- | --- |
| E011 | E022 |
| Usuarios de la red ferroviaria asignada al FIT, cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. | Usuarios de la red ferroviaria asignada al FIT, cuentan con vías rehabilitadas y en buenas condiciones de uso operativo. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS, con información del portal Transparencia Presupuestaria.*

En cuanto a la alineación a nivel Propósito con el PND 2013-2018 y el PSCT 2013-2018, ésta se puede apreciar de la siguiente manera:

Tabla 11. Proceso de Alineación del Propósito del Programa E022

con la Planeación Estratégica Nacional

| Pp | Propósito | PSCT 2013-2018 | PND 2013-2018 |
| --- | --- | --- | --- |
| **E011** | Usuarios de la red ferroviaria asignada al FIT, cuentan con una infraestructura en **condiciones de uso seguro y eficiente.** | **Objetivo 2**: Contar con servicios logísticos de transporte **oportunos, eficientes y seguros** que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. | **Objetivo 4.9:** Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en **menores costos** para realizar la actividad económica. |
| **Estrategia 2.2:** Impulsar servicios de transporte **más baratos, rápidos, confiables** y con una **cobertura más amplia**, que detonen la competitividad del país. | **Estrategia 4.9.1:** Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como **mejorar su conectividad** bajo criterios estratégicos y de eficiencia |
| **E022** | Usuarios de la red ferroviaria asignada al FIT, cuentan con **vías rehabilitadas y en buenas condiciones de uso operativo.** | **Objetivo 1**: Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, **mejore la seguridad** e impulse el desarrollo económico y social. | **Sector ferroviario**  **Línea de Acción (2):** Vigilar los programas de **conservación y modernización de vías férreas** y puentes, para mantener en **condiciones adecuadas de operación** la infraestructura sobre la que circulan los trenes. |
| **Estrategia: 1.2** Fortalecer la red ferroviaria mediante acciones que potencien el traslado multimodal y mejoren su eficiencia, conectividad**, seguridad y utilidad** logística. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información del PND 2013-2018 y PSCT 2013-2018.*

De acuerdo al diseño del Pp E022, el Propósito de los Pp que lo conforman se centran, en contar con una infraestructura que se encuentre en condiciones de uso seguras y eficientes con la finalidad de mantener y/o mejorar su operación. En este sentido, el Pp se encuentra alineado al PSCT en cuanto a la necesidad de contar con servicios oportunos, eficientes y seguros, mismos que es deseable que sean más baratos, rápidos y confiables. Asimismo, el programa resultante busca mejorar la operación de las vías asignadas a través de la rehabilitación; al respecto, el Pp E022 se vincula con el objetivo 1 del PSCT que busca generar condiciones de seguridad y utilidad de las vías.

En cuanto a la alineación del Propósito con el PND 2013-2018, corresponde al objetivo 4.9 de la meta IV. México Próspero que determina contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para la actividad económica, para lo cual se establece como estrategia de modernizar, ampliar y conservar la infraestructura a través de programas de conservación y modernización de las vías férreas.

Es importante resaltar que el Propósito de los Pp fusionados que generaron el Pp E022, no específica en su Resumen Narrativo la forma en que los costos de transporte serán más eficientes de acuerdo con los objetivos del PND y al PSCT.

1. **¿*Con cuáles objetivos, estrategias y líneas de acción del Plan Nacional de Desarrollo vigente está vinculado el objetivo sectorial con el Pp?***

El Pp E022, presenta una vinculación relevante de forma directa con el PSCT y de manera importante con el PND. En ambos documentos, se destaca el objetivo de contar con una infraestructura ferroviaria que se encuentre en óptimas condiciones de uso, de seguridad y que sea oportuna en el servicio que presta, haciendo especial énfasis en la necesidad de contar con costos competitivos. En la siguiente tabla se presenta la alineación entre la planeación nacional y sectorial.

Tabla 12. Proceso de Alineación del Programa Presupuestal E022

con la Planeación Estratégica Nacional y Sectorial

| Documento de Planeación | Objetivo | Estrategia | Línea de Acción |
| --- | --- | --- | --- |
| **PND 2013-2018** | **4.9.** Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en **menores costos** para realizar la actividad económica. | **4.9.1** Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como **mejorar su conectividad** bajo criterios estratégicos y de eficiencia. | Vigilar los programas de **conservación y modernización de vías férreas** y puentes, para mantener en **condiciones adecuadas de operación** la infraestructura sobre la que circulan los trenes. |
| **PSCT**  **2013-2018** | **1**. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, **mejore la seguridad** e impulse el desarrollo económico y social. | **1.2** Fortalecer la red ferroviaria mediante acciones que potencien el traslado multimodal y mejoren su eficiencia, conectividad**, seguridad y utilidad** logística. | **1.2.2** Vigilar los programas de **conservación y modernización** para mantener en condiciones adecuadas la infraestructura de vías y puentes férreos |
| **2**. Contar con servicios logísticos de transporte **oportunos, eficientes y seguros** que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. | **2.2** Impulsar servicios de transporte **más baratos, rápidos, confiables** y con una **cobertura más amplia**, que detonen la competitividad del país. | **2.2.2** Promover el **uso eficiente del ferrocarril** en el traslado de carga, para **disminuir costos de transporte** y **emisión de contaminantes.**  **2.2.3** Promover la modernización del transporte de carga, para reducir costos de operación y emisiones e incrementar su competitividad y seguridad |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información del PSCT 2014 – 2018 y del PND 2013-2018.*

Asimismo, en materia de infraestructura, el PNI 2014-2018 establece la necesidad de transformar el Sector Comunicaciones y Transportes, buscando que el país se convierta en una plataforma logística mundial. Los retos en materia de infraestructura para que México se desarrolle como una plataforma logística son los siguientes:

Tabla 13. Retos de México para desarrollarse como una

Plataforma Logística con Movilidad Moderna

|  |
| --- |
| Retos |
| * Costo de los servicios de transporte. |
| * Conectividad. |
| * Seguridad. |
| * Desarrollo Regional. |
| * Nivel de servicio al usuario. |
| * Capacidad para atender la demanda. |
| * Medio ambiente. |
| * Desarrollo urbano. |

***Fuente:*** *Programa Nacional del Infraestructura 2014-2018.*

En este sentido, el Pp E022 a pesar de ser un Pp, que de acuerdo a su modalidad presupuestaria provee de bienes y servicios a la población, se vincula con el PNI de la siguiente manera:

Tabla 14. Vinculación del Programa Presupuestal E022 con el

Plan Nacional de Infraestructura, 2014-2018

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Descripción |
| **Objetivo** | Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social. |
| **Estrategia** | Desarrollar a México como plataforma logística con infraestructura de transporte multimodal que genere costos competitivos y valor agregado, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social. |
|
| **Línea de Acción** | Mejorar la competitividad y eficiencia de la red de transportes a través del desarrollo de infraestructura integral, multimodal y que agregue valor. |

***Fuente:*** *Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.*

Del proceso de alineación del Pp E022 al PNI destaca la importancia de que la infraestructura en transportes ofrezca costos competitivos que permita desarrollar la economía regional y nacional.

## 3. Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo

1. ***Las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo, están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema o necesidad y cuentan con la siguiente información y características:***
   1. ***Unidad de medida.***
   2. ***Están cuantificadas.***
   3. ***Metodología para su cuantificación.***
   4. ***Fuentes de información***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **No** |

Como se señaló anteriormente, el Diagnóstico del E022 señala que el Pp no cuenta con un documento oficial en el que estén definida la población potencial y objetivo, pero sí cuenta con información sistematizada de la población atendida. En este sentido, considerando que el E022 por su finalidad está asociado al *Desarrollo Económico* y por su modalidad se cataloga como de *prestación de bienes y servicios a la población,* implica que el programa está sujeto a la demanda del servicio de transporte de carga.

De ahí que se definan la población potencial, objetivo y atendida de la siguiente manera:

Tabla 15. Definición de Población Potencial, Objetivo y Atendida

| Tipo de Población | Definición | Aplicación |
| --- | --- | --- |
| Población potencial | Es la población que presenta la necesidad y/o el problema que justifica la existencia del Programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención. | Establecimientos[[7]](#footnote-7) y/o empresas[[8]](#footnote-8) de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que pudieran requerir los servicios de transporte de carga de acuerdo a su actividad económica. |
| Población objetivo | Es la población que el Programa ha programado atender para cubrir a la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad. | Establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT con las que se tiene una relación contractual. |
| Población atendida | Población beneficiada por el Programa en un ejercicio fiscal. | Establecimientos y/o empresas que el FIT atiende a partir de su capacidad instalada. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con base en los TdR para la Evaluación de Diseño (SHCP)*

Por lo anterior se sugiere ampliamente poder identificar y cuantificar la población potencial y objetivo. Esta sugerencia se refuerza a partir de la expedición este año de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales (ZEE), que se constituyen como un instrumento que contribuye al abatimiento de la desigualdad que permite cerrar las crecientes brechas de desarrollo regional, a partir de un crecimiento económico sostenible y equilibrado en las regiones con mayor rezago social[[9]](#footnote-9). Al respecto, la región sur de México es considerada el espacio geográfico donde las ZEE[[10]](#footnote-10) tendrán impulso y por tanto el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, es considerado una de estas Zonas.

En este sentido la contribución del FIT en la zona geográfica donde tiene influencia, le abre la posibilidad de participar, desde su ámbito de acción como parte de los programas de desarrollo de infraestructura ferroviaria en la ZEE y así apoyar su crecimiento como polo de desarrollo económico regional.

1. ***Existe información que permita conocer el impacto o efecto positivo que genero la implementación del Pp en la población o área de enfoque atendida y que:***
2. ***Incluya las características de la población o área de enfoque atendida defendida en su documento normativo.***
3. ***Incluya el tipo de apoyo o acciones otorgadas.***
4. ***Esté sistematizada***
5. ***Cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Si** |

| Nivel | Criterios |
| --- | --- |
| **4** | * **La información de la población o área de enfoque atendida cumple todas las características establecidas** |

El Pp E022, cómo ya se mencionó no cuenta con un padrón de beneficiarios, ya que es un programa correspondiente a la modalidad “E” Provisión de Bienes y Servicios”. Es decir, es un Pp que busca proveer un servicio de transporte de carga para el cuál, sin embargo, recopila información básica de la población atendida como lo es: fecha de la operación, flete de la operación, tipo de producto, peso, origen, destino, línea, distancia, remitente, consignatario y tipo de cuenta. Como se podrá percibir no se otorgan apoyos a los establecimientos y/o empresas sino un servicio de transporte que para efectos de este programa se refiere al apoyo que presta el mismo. Esta información se encuentra sistematizada a través del departamento de estadísticas con que cuenta el FIT. Finalmente, en cuanto su proceso de depuración y actualización, esta información se actualiza de manera mensual a través del departamento señalado y se encuentra depurada que no se tienen registros duplicados.

1. ***Si el Pp cuenta con mecanismos de rendición de cuentas y la transparencia que guarda la población o área de enfoque, explique el procedimiento para llevarlo a cabo, las variables que mide y la temporalidad de las mediciones.***

El Pp E022 reporta a través de su página oficial http://www.ferroistmo.com.mx/ información relevante sobre los servicios que ofrece que se refieren a la forma en que opera, así como los proyectos que ha desarrollado para mejorar el traslado de mercancías.

Asimismo, muestra información relativa a los trabajos de conservación y mantenimiento; en un apartado distinto publica su Programa Anual de Obra Pública y Servicios Relacionados con las mismas en dónde se puede encontrar la siguiente información:

* Tipo de trabajos
* Valor del contrato por tipo de trabajo
* Cantidad
* Unidad de Medida
* Carácter del procedimiento
* Distribución del presupuesto por Trimestre
* Fechas de inicio y fin de los trabajos de obra y servicios relacionados.

Con la información que se publica a través de su portal de internet, así como en otros portales como el Portal de Obligaciones de Transparencia, se puede señalar que el Pp cuenta con mecanismos de transparencia en cuanto a la erogación de los recursos públicos que utiliza para su operación, rehabilitación y conservación de la infraestructura asignada e impuesta.

En cuanto a la rendición de cuentas, el FIT al igual que el resto de los entes públicos de Administración Pública se encuentra obligado a aportar la información relevante sobre el uso que hace los recursos públicos asignados y ejercidos de forma anual, la cual se hace pública respecto del avance de los indicadores del Pp en la página https://www.sistemas.hacienda.gob.mx/ptpsed/datosProgramaLlave.do?id=09E022; en los informes de labores de la SCT[[11]](#footnote-11), los informes de ejecución y los informes del Gobierno de la República. Asimismo, ha hecho públicos los resultados de la Evaluación Específica Costo – Efectividad que el E022 ha tenido[[12]](#footnote-12).

Finalmente, en cuanto a la información sobre la población atendida, no se reporta información de manera directa, sin embargo, los resultados de su atención se ven reflejados en los Estados Financieros que publica el FIT de manera anual.

## 4. Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados

En este apartado se analiza la estructura de la MIR con la finalidad de corroborar que se cumplan los supuestos de su elaboración con base en la MML. Para el caso de este programa en particular se hace la siguiente aclaración:

|  |
| --- |
| De acuerdo a la estructura programática propuesta para 2016, se contempló la fusión de los Pp E022 Operación de Infraestructura Ferroviaria y E011 Conservación de Infraestructura Ferroviaria, bajo el argumento de que en un primer momento se crearon ambos Pp para permitir la identificación de en el caso del E011, los recursos correspondientes a la operación, del uso y paso de la vía objeto de su creación, y en el caso del E022, los recursos destinados a la operación de las vías de las líneas Chiapas y Mayab. Sin embargo, al observar el Propósito de ambos Pp, estos coinciden al buscar que los usuarios de la red ferroviaria asignada al FIT, cuenten con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. Adicionalmente, al no haber un tiempo finito para la conclusión de la imposición al FIT, se consideró adecuado fusionar ambos programas. |

De acuerdo a lo anterior, y en el entendido que el Pp resultante de la fusión conservó la estructura de E022, para efectos del análisis de la MIR, se hará referencia únicamente de este último.

1. ***Para cada uno de los componentes de la MIR del Pp, se toma como referencia una o un grupo de Actividades que:***
2. ***Están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.***
3. ***Están ordenadas de manera cronológica.***
4. ***Son necesarias, es decir, ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes.***
5. ***Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **2** | * **Las Actividades del Pp cumplen en promedio con un valor entre 2 y menos de 3 características establecidas en la pregunta.** |

El Pp E022 tiene un sólo Componente:

1. *Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada.*

De acuerdo a la estructura de la MIR 2016, la correspondencia entre el Componente y su respectiva Actividad que da lugar al desarrollo del mismo, es la siguiente:

Tabla 15. Correspondencia entre los Componentes y las Actividades del Programa Presupuestal E022

| **No** | **Componente** | **Actividad** |
| --- | --- | --- |
| 1 | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. |

***Fuente****: UNAM-IIS con información de la MIR del Pp E022 para 2016.*

Para asegurar que las Actividad cumple con las características requeridas, a continuación, se hace una revisión puntual de acuerdo a los criterios señalados en la pregunta.

Tabla 17. Análisis del nivel Actividad del Programa Presupuestal E022

| **No** | **Componente** | **Actividad** | **Claridad** | **Orden** | **Necesaria** | **Cumplimiento** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | Clara | Actividad única | La Actividad está relacionada con el Componente, pero sólo en lo referente a la conservación de la infraestructura, sin embargo, no considera la rehabilitación y operación de la misma. | La Actividad permite el cumplimiento del Componente de manera parcial. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información de la MIR del Pp E022 para 2016.*

De acuerdo a la información provista en la MIR del Pp E022, a nivel de Actividad, esta sólo permite asegurar la eficacia en el cumplimiento de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta en el FIT, sin embargo, no permiten dar elementos sobre la propia operación de la misma. Esto limita la verificación de las relaciones de causalidad entre este nivel de la MIR y los Componentes y por lo tanto puede implicar que no se pueda dar seguimiento a la Lógica Vertical del Pp.

1. ***Los Componentes del Pp integrados en la MIR cumplen con las siguientes características:***
2. ***Son los bienes o servicios que produce el Pp.***
3. ***Están redactados como resultados logrados, por ejemplo, informes realizados o proyectos realizados.***
4. ***Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para producir el Propósito.***
5. ***Su relación genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivo el Propósito.***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

| Nivel | Criterios |
| --- | --- |
| **2** | * **Los Componentes del Pp cumplen en promedio con un valor entre 2 y menos de 3 características establecidas en la pregunta.** |

De acuerdo a la Guía para el Diseño de la MIR (SHCP, 2015), los Componentes “son los productos o servicios que deben ser entregados durante la ejecución del programa para el logro de su Propósito”.

Ilustración 1. Sintaxis de los Componentes

***Fuente:*** *Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados 2015.*

De acuerdo a la construcción del Pp E022, el Pp cuenta con un solo servicio, pero este refleja dos aspectos; el primero de operación de la infraestructura ferroviaria con lo que se busca prestar un servicio de transporte de carga eficiente tanto en tiempos de traslado como en costos de operación; el segundo busca garantizar una operación segura en la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta a través de la conservación de la misma, lo anterior busca incidir en la disminución en el número de accidentes que ocurren en la vía y por ende, mejorar la operación.

Con lo anterior, se busca que la Lógica Vertical del Pp desde Componente hacia el Propósito se cumpla, con la siguiente Lógica: *a través de mejorar la operación y conservación a lo largo de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT, se busca asegurar una operación eficiente y segura que motive la actividad económica de transporte de carga por ferrocarril.*

Siguiendo las reglas de sintaxis para la definición de los componentes, se observa la siguiente redacción:

Tabla 18. Sintaxis del Componente del Programa Presupuestal E022

|  |  |
| --- | --- |
| Productos Terminados o Servicios Proporcionados | verbo en participio pasado |
| Operación y conservación de infraestructura ferroviaria | Realizada |

***Fuente:*** *UNAM-IIS, con base en la Guía Metodología para la Construcción de la MIR (SHCP, 2015).*

De acuerdo a las reglas de sintaxis para la correcta definición de Componentes mencionada arriba, para el Pp E022 su Componente único refleja un servicio que cuenta con dos aspectos, por un lado, la operación de la infraestructura y por el otro la conservación de la misma. Lo anterior presenta un riesgo en cuanto a la identificación de los servicios que presta el Pp y sobre todo la forma en que estos contribuyen al Fin. Al ser un Componente único, este debe ser capaz de lograr el objetivo a nivel Propósito.

Para asegurar que el Componente cumple con las características requeridas, en la siguiente tabla se hace una revisión puntual de cada una de ellas de acuerdo a los criterios señalados en la pregunta.

.

Tabla 19. Componentes del Programa Presupuestal E022

| **No** | **Componente** | **Supuesto** | **Bienes o Servicios** | **Redacción** | **Necesario** | **Cumplimiento** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | Los proveedores de durmientes, riel y material de fijación, así como los contratistas que ejecutan la obra, realizan los trabajos de conservación y rehabilitación, conforme a lo estipulado en los contratos de inversión; lo que permite ofrecer un servicio público de transporte ferroviario de carga en condiciones de uso seguro y eficiente. | Se define como un servicio que entrega el Pp, sin embargo, es ambiguo al contener dos elementos. | Se encuentra redactado como un servicio que presta el FIT, aunque es ambiguo en su redacción. | Resulta necesario para la realización del Propósito en el entendido que, a través de su realización, se puede incidir parcialmente para contar con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. | El Componente resulta importante para la realización del Propósito, sin embargo, por la sintaxis del Componente, no es clara la medición de los objetivos. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información de la MIR del Pp E022.*

De acuerdo a lo señalado en el cuadro anterior, se observa que el Componente único del Pp E022, no necesariamente permiten el cumplimiento del Propósito que se define como **“Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al FIT, S.A. de C.V., cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente*”,*** lo anterior porque no se puede definir con claridad la aportación que realiza dada su ambigüedad.

Asimismo, como ya se mencionó, los Componentes se definen como bienes y servicios que genera el Pp, y para el caso del definido en la MIR para el ciclo 2016, se refiere a un servicio con alcances diferenciados, por un lado, hacia la operación de la infraestructura y el otro referente a la conservación necesaria para la prestación del servicio de transporte de carga. Poder medir adecuadamente la contribución del Componente resulta de vital importancia para el Pp ya que en caso de que la contribución del Componente no sea suficiente, pone en riesgo el cumplimiento de los objetivos (en especial a nivel Propósito) y de las metas del mismo.

Finalmente, en cuanto a la pertinencia de los supuestos para que al cumplirse se puedan lograr los objetivos del Pp en este nivel de la MIR, estos no sólo se enfocan a los relacionados a la conservación de la infraestructura y de forma indirecta a la operación.

1. ***El Propósito de la MIR cuenta con las siguientes características:***
2. ***Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y supuestos a ese nivel de objetivos.***
3. ***Su logro no está controlado por los responsables del Pp.***
4. ***Es único, es decir, incluye un solo objetivo.***
5. ***Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo: seguridad nacional consolidada o proyectos de inversión concretados.***
6. ***Incluye la población o área de enfoque objetivo.***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **2** | * **El Propósito cumple con tres de las características establecidas en la pregunta.** |

De acuerdo a lo que establece la MML, y su producto, la MIR, el Propósito se define como “***el efecto directo que el programa se propone alcanzar sobre la población o área de enfoque”[[13]](#footnote-13)***. De acuerdo a lo señalado en la MIR 2016 del programa E022, el Propósito del programa es:

Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al FIT, cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente.

Retomando la definición del Propósito, este ***“es el resultado directo a ser logrado en la población o área de enfoque como consecuencia de la utilización de los componentes (bienes y/o servicios) producidos o entregados por el programa”.***

De acuerdo a las reglas de sintaxis para la correcta expresión del Propósito se realiza el siguiente análisis:

Tabla 20. Sintaxis del Propósito del Programa Presupuestal E022

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Sujeto | Verbo | Complemento |
| Población o área de enfoque | Presente | Resultado logrado |
| Usuarios de la red ferroviaria | Asignada e impuesta al FIT | Cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. |

***Fuente:*** *Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados 2015.*

De acuerdo a la definición del Propósito del Pp, esta señala como población objetivo a los usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al FIT*.* En cuanto al verbo, se observan dos, lo anterior debido a que se requiere hacer la distinción entre las modalidades de la infraestructura a cargo del FIT tanto en extensión como en condiciones físicas; por un lado, la infraestructura asignada que corresponde a los 207.4 kilómetros de la línea Z entre Medias Aguas y Salina Cruz con estaciones intermedias y por otro lado la infraestructura impuesta que se refiere a los 1,536.6 kms en dos líneas (Chiapas y Mayab). El Propósito se refleja como un resultado logrado que es *contar con una infraestructura en condiciones de uso segura y eficiente* y de acuerdo al análisis previo de los Componentes, a través de estos se pudiera lograr el Propósito definido. Lo anterior señala que el Propósito se encuentra adecuadamente definido.

Considerando esta definición y haciendo referencia a la población objetivo (establecimientos y/o empresas usuarias de la red ferroviaria), se debe revisar la forma en que se desarrollan las relaciones de causalidad de los Componentes para la generación del Propósito. La siguiente tabla muestra ese proceso:

Tabla 21. Relaciones de Causalidad de los Componentes para generar el Propósito

| **No** | **Objetivo** | **Observación** |
| --- | --- | --- |
| Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al FIT, cuentan  con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. | | |
| 1 | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | La Lógica Vertical del Pp debería verificar la relación causa-efecto directa, en este caso, entre los Componentes y el Propósito. |

***Fuente:*** *Matriz de Indicadores para Resultados DEL Pp E022, 2016.*

Como se mencionó en la pregunta anterior, la especificación del Componente, si bien se refiere a un servicio que ofrece el Pp, presenta dos orientaciones una referente a la operación y la otra a la conservación de la infraestructura asignada e impuesta, por lo que se puede decir que no es único.

En conclusión, se puede decir que el Propósito presenta áreas de oportunidad en su redacción, ya que, de acuerdo a la metodología para la construcción de la MIR, este debería ser único lo cual no se presenta; su logro debería ser consecuencia directa de la realización de los Componentes y considerando la existencia de sólo uno, pudiera no ser suficiente para el logro de este. Por lo anterior, se sugiere su replanteamiento.

Con base en las observaciones al nivel Propósito del Pp E022, se presenta la siguiente propuesta

Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia del FIT cuentan con un servicio de transporte de carga seguro y eficiente para el desarrollo de sus actividades económicas.

1. ***El Fin de la MIR cuenta con las siguientes características:***
2. ***Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.***
3. ***Es un objetivo superior al que el Pp contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del Pp sea suficiente para alcanzar el Fin.***
4. ***Su logro no está controlado por los responsables del Pp.***
5. ***Es único, es decir, incluye un solo objetivo.***
6. ***Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial.***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **4** | * **El Fin cumple con todas las características establecidas en la pregunta.** |

De acuerdo a lo que establece la MML, y su producto, la MIR, el Fin “***indica la forma en que el programa contribuye al logro de un objetivo estratégico del orden superior con el que está alineado”[[14]](#footnote-14)***. De acuerdo a lo señalado en la MIR 2016 del programa E022, el Fin del programa se definió de la siguiente manera:

Contribuir a contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas mediante su conservación, modernización y rehabilitación en condiciones de usos seguro y eficiente.

De acuerdo con los criterios establecidos para la definición del Fin, se hace un análisis independiente de cada uno de ellos. En cuanto a la claridad en su especificación, el Fin se encuentra claramente definido en cuanto a que busca *contribuir a contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas,* en este sentido, se puede determinar su alineación con la planeación nacional y sectorial siendo estos objetivos superiores. Como lo señala su sintaxis, no se espera que por sí mismo el Propósito sea suficiente para alcanzar el Fin.

De forma específica, en cuanto a la vinculación del Pp a cargo del FIT con los objetivos estratégicos del programa sectorial y nacional se señala lo siguiente:

Tabla 22. Alineación del Fin del Programa Presupuestario E022

con la Planeación Estratégica Nacional y Sectorial

| Fin | PSCT 2013-2018 | PND 2013-2018 |
| --- | --- | --- |
| Contribuir a ***contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros*** que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. mediante su conservación, modernización y rehabilitación en condiciones de usos seguro y eficiente. | **Objetivo 2:** ***Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros*** que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.  **Estrategia 2.2**: Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país. | **Objetivo 4.9** Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.  **Estrategia 4.9.1** Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia. |

***Fuente:*** *UNAM-IIS, con base en el PSCT 2013-2018 y el PND 2013-2018.*

Como se puede observar, en el nivel Fin del Pp E022 se observa la alineación directa al Objetivo 2 del PSCT 2013-2018; por lo que puede asegurar que los esfuerzos realizados por el Pp en los niveles inferiores de la MIR buscarán tener un impacto en este objetivo y a su vez, a través del proceso de alineación del PSCT 2013-2018 con el PND 2013-2018 de la siguiente manera:

Tabla 23. Alineación del Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Objetivo 2: Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas | | |
| Meta Nacional | **Objetivo de la Meta Nacional** | **Estrategia del Objetivo de la**  **Meta Nacional** |
| IV. México Próspero | **4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.** | **4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.** |

***Fuente:*** *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.*

1. ***¿En el documento normativo del Pp es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **4** | * **Algunas de las Actividades, todos los Componentes, el Propósito y el Fin de la MIR se identifican en el documento normativo del Pp.** |

* **Nivel Fin**

El Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2009), establece en su artículo 23 que la Dirección General de Transporte Ferroviario Multimodal (DGTFM), tendrá respecto al transporte de carga, las siguientes funciones:

1. Proponer y promover las políticas y programas de desarrollo, promoción, regulación y supervisión del sistema ferroviario y del transporte multimodal;
2. Regular y supervisar los servicios de transporte ferroviario y multimodal, así como fomentar la operación intermodal de los distintos modos de transporte para conformar un sistema integral;
3. Tramitar las peticiones relativas al otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción, operación y explotación de vías generales de comunicación ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario, así como su prórroga, modificación, nulidad o terminación y adoptar, cuando proceda, las medidas provisionales conducentes en coordinación con los Centros SCT y, en su caso, las licitaciones públicas correspondientes;
4. Definir las características, tipo y ubicación de las vías generales de comunicación ferroviaria a ser construidas o reconstruidas; fijar y modificar las dimensiones y características del derecho de vía de las vías generales de comunicación ferroviaria, así como aprobar los proyectos de construcción y, en su caso, reconstrucción de las mismas;
5. Imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas, así como en la prestación de los servicios ferroviarios.

Como se puede observar, desde el punto de vista normativo en materia de comunicaciones y transportes, la DGTFM es el área rectora en cuanto a la regulación en materia de servicios de transporte ferroviario y multimodal, así como en el otorgamiento de concesiones y asignaciones para la construcción operación y explotación de vías generales de comunicación ferroviaria.

Como se ha mencionado, el FIT es una empresa de participación estatal mayoritaria que tiene asignada infraestructura ferroviaria por un lado, y por el otro, le fue impuesta infraestructura adicional; en ambos casos el FIT tiene la asignación de operar, conservar, rehabilitar y explotar el total de la infraestructura a su cargo; para lo cual se apega a las consideraciones de la DGTFM que tiene como misión: *“vigilar el cumplimiento de la normatividad en la operación y prestación de los servicios de Transporte Ferroviario y Multimodal, promover y fomentar el desarrollo de infraestructura intermodal, ferroviaria y la implementación de tecnología de punta, a fin de establecer un Sistema Integral de Transporte seguro, eficiente y competitivo, en el transporte de carga y de pasajeros, que cumpla con los estándares de calidad a nivel internacional”[[15]](#footnote-15).*

Por su parte, el Fin del Pp E022, busca *contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte logística y multimodal que genere costos competitivos.* En este sentido, se debe ser claro que es precisamente la contribución que pretende hacer el Pp a través de *contar con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente.*

* **Nivel Propósito**

A su vez, el Propósito del Pp, definido como *“Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al FIT, cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente”*, encuentra fundamentado en la *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF)* la cual tiene como objeto regular la *construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento* y garantía de la interconexión de en las vías férreas[[16]](#footnote-16).

Con base en la definición del objetivo a nivel Propósito, éste se alinea a lo dispuesto en la LRSF, respecto de la operación de la vía asignada e impuesta, buscando que la operación sea eficiente en cuanto a los tiempos de traslado lo que asegura un tránsito de mercancías a precios competitivos para los usuarios de la infraestructura.

* **Nivel Componentes y Actividades**

El Componente que se ubica en este nivel, así como su respectiva Actividad, se refieren a procesos o acciones que se localizan en el Manual General de Organización del FIT.

A continuación, se muestra la correspondencia entre los Componentes y las Actividades de la estructura del FIT.

Tabla 24. Correspondencia entre los Componentes y las Actividades de la estructura del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec

| Componente/Actividad | Área /Objetivo |
| --- | --- |
| **Componente: Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada.** | |
| A1. Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | **Dirección General**  “…hacer más competitivos los servicios de transporte ferroviario”.  Autorizar programas relacionados con el mantenimiento y conservación de vía, telecomunicaciones y edificios.  **Subdirección de Operación**  Establecer, jerarquizar, difundir, dirigir y evaluar las actividades operativas, las políticas y estrategias para la conservación de la infraestructura y de comercialización y ventas del ferrocarril, con la finalidad de prestar servicios de derechos de paso seguros y con eficiencia a los concesionarios del servicio público de carga y pasajeros. |

***Fuente:*** *MIR 2016 del Pp E022 y Manual General de Organización del FIT*

1. ***En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp con las siguientes características:***
2. ***Claros***
3. ***Relevantes***
4. ***Económicos***
5. ***Monitoreables***
6. ***Adecuados***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **4** | * **Los indicadores del Pp cumplen en promedio con un valor entre 4 y 5 características establecidas en la pregunta.** |

De acuerdo con la MIR del Pp E022 se identifica que cada uno de los niveles de objetivos tiene indicadores que refieran al desempeño, en las siguientes tablas se muestra la evidencia de lo anterior:

Tabla 25. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Fin)

| **Nivel** | FIN | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social mediante su conservación, modernización y mantenimiento en condiciones de uso seguro y eficiente. | | | | |
| **Indicador** | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria | | | | |
| **Formula** | Los datos provienen de encuestas realizadas por el Foro Económico Mundial. Para el ICG evalúa 12 pilares realizando un ranking de acuerdo a ponderaciones para cada uno de ellos. El pilar 2 se refiere a la infraestructura y se compone de 9 subpilares, de los cuáles, el tercero se refiere a la Calidad de la Infraestructura Ferroviaria. | | | | |
| Características | | | | | |
| Claro | | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado |
| Claro | El indicador es entendible y directo en su definición | | | | |
| Relevante | El indicador está definido como un índice, mismo que representa un indicador compuesto desarrollado por el Foro Económico Mundial. Este indicador permite medir de manera precisa la contribución del programa al objetivo sectorial de contar con infraestructura ferroviaria competitiva en cuanto a los costos y seguridad. Sin embargo, no provee la información completa sobre el objetivo que pretende medir por lo que es parcial. | | | | |
| Económico | El indicador resulta económico ya que sólo requiere ser consultado en la publicación el ICG que anualmente hace el Foro Económico Mundial. | | | | |
| Monitoreable | El indicador resulta monitoreable ya que la publicación del Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria se desarrolla de forma anual y regular. | | | | |
| Adecuado | De acuerdo al objetivo correspondiente en el Resumen Narrativo de la MIR, el indicador provee la información suficiente para la medición de la Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria | | | | |
| Observaciones Finales | Si bien el indicador es relevante para la medición del objetivo, resulta ser un indicador del tipo Proxy para la medición del objetivo que desea medir. | | | | |

***Fuente:*** *UNAM-IIS, con información de la MIR 2016 del Pp E022.*

Tabla 26. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Propósito)

| **Nivel** | PROPÓSIT0 | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. | | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de toneladas por km transportadas por el FIT | | | | |
| **Formula** | (Toneladas por kilómetro transportadas en el FIT /Toneladas por kilómetro transportadas en el FIT en el año t-1)x100 | | | | |
| Características | | | | | |
| Claro | | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado |
| Claro | El indicador es entendible y directo en su definición | | | | |
| Relevante | Para comprender la relevancia de este indicador se deben considerar que la oportunidad en las actividades de rehabilitación y conservación de la infraestructura ferroviaria, permitirán recorridos seguros con menores índices de accidentabilidad, lo que favorecerá recorridos con menores interrupciones y eso tendrá un impacto en las toneladas transportadas.  Adicionalmente, el objetivo indica como aspectos a medir, la infraestructura en condiciones de uso seguro. Este aspecto no necesariamente está reflejado en las variables utilizadas en el indicador.  Sin embargo, se sugiere considerar las externalidades del proceso (cambios en la dinámica económica del área de influencia del programa, preferencias de los demandantes del servicio, etc.), que pueden afectar al indicador. | | | | |
| Económico | Resulta económico, pues utiliza la información de las Bitácoras internas del FIT. | | | | |
| Monitoreable | El indicador se puede monitorear con la periodicidad adecuada para recopilar la información y está sujeto a controles externos. | | | | |
| Adecuado | Por lo anteriormente señalado, el indicador si bien resulta relevante, no permita hacer una medición adecuada y directa de la seguridad de la infraestructura. | | | | |
| Observaciones Finales | Para este indicador, resulta importante considerar los supuestos atribuibles a este nivel para poder asegurar su cumplimiento.  Adicionalmente el indicador debe buscar la forma de asegurar que la infraestructura resulta segura. | | | | |

***Fuente:*** *UNAM-IIS, con información de la MIR 2016 del Pp E022.*

Tabla 27. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Componentes – Indicador 1 de 2)

| **Nivel** | COMPONENTES | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía. | | | | |
| **Formula** | ((Número de accidentes atribuibles al estado de la vía de la infraestructura asignada e impuesta al FIT en el año t/total de accidentes en el año t-1)-1)x100 | | | | |
| Características | | | | | |
| Claro | | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado |
| Claro | El indicador es entendible y directo en su definición | | | | |
| Relevante | El indicador resulta relevante en cuanto a lo que busca medir (accidentabilidad derivada del estado de la vía). | | | | |
| Económico | Resulta económico, pues utiliza la información de las Bitácoras internas del FIT. | | | | |
| Monitoreable | El indicador se puede monitorear con la periodicidad adecuada para su realización. | | | | |
| Adecuado | De acuerdo a su método de medición, el indicador provee la información suficiente para la medición la accidentabilidad atribuible al estado de la vía en la infraestructura asignada e impuesta al FIT | | | | |
| Observaciones Finales | Si bien el indicador resulta relevante y específico en el aspecto de la accidentabilidad que busca medir, deberá considerar la relevancia de los accidentes que no son atribuibles al estado de la vía, en el entendido que estos también tienen incidencia en la seguridad de la infraestructura y pueden afectar la operación de la misma | | | | |

***Fuente****: UNAM-IIS, con información de la MIR publicada en el portal Transparencia Presupuestaria.*

Tabla 28. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Componentes – Indicador 2 de 2)

| **Nivel** | COMPONENTES | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Velocidad de operación en la infraestructura impuesta al FIT | | | | | |
| **Indicador** | Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT | | | | | |
| **Formula** | ((Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t/ Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t-1)-1)\*100 | | | | | |
| Características | | | | | | |
| Claro | | | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado |
| Claro | | El indicador es entendible y directo en su definición | | | | |
| Relevante | | El indicador resulta relevante en cuanto a lo que busca medir. Por un lado, su método de cálculo coincide con el nombre del indicador, y por el otro lado, queda claro cómo es que se mide la velocidad de operación en la infraestructura impuesta al FIT, considerado que este incremento implica un uso más eficiente de la infraestructura. | | | | |
| Económico | | Resulta económico, pues utiliza la información de las Bitácoras internas del FIT. | | | | |
| Monitoreable | | El indicador se puede monitorear con la periodicidad adecuada para recopilar la información. | | | | |
| Adecuado | | De acuerdo a su método de medición, el indicador provee la información suficiente para la medición la velocidad de operación en la infraestructura impuesta al FIT | | | | |
| Observaciones Finales | | En la ficha técnica del indicador se deberá hacer la observación de la velocidad máxima de operación de la vía, en promedio. | | | | |

***Fuente****: UNAM-IIS, con información de la MIR publicada en el portal Transparencia Presupuestaria.*

Tabla 29. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Actividades - Indicador 1 de 2)

| **Nivel** | ACTIVIDADES | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria | | | | |
| **Formula** | (Kilómetros de vía conservados según norma NOM-084-SCT2-2003[[17]](#footnote-17)/kilómetros de red ferroviaria programados)x100 | | | | |
| Características | | | | | |
| Claro | | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado |
| Claro | El indicador es entendible y directo en su definición. | | | | |
| Relevante | El indicador resulta relevante en cuanto busca medir el cumplimiento del programa de conservación, lo que incide de manera positiva en la operación de la infraestructura ferroviaria. | | | | |
| Económico | Resulta económico, pues utiliza la información de los contratos de conservación. | | | | |
| Monitoreable | El indicador se puede monitorear con la periodicidad adecuada para recopilar la información y está sujeto a controles externos. | | | | |
| Adecuado | De acuerdo a su método de medición, el indicador provee la información suficiente para la medición la ejecución de los trabajos de conservación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT. | | | | |
| Observaciones Finales | Sin observaciones | | | | |

***Fuente:*** *UNAM-IIS, con información de la MIR publicada en el portal Transparencia Presupuestaria.*

Tabla 30. Indicadores del Programa Presupuestal E022 (Actividades – Indicador 2 de 2)

| **Nivel** | ACTIVIDADES | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria | | | | |
| **Formula** | (Kilómetros de vía rehabilitada según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de vía programados)x100 | | | | |
| Características | | | | | |
| Claro | | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado |
| Claro | El indicador es entendible y directo en su definición | | | | |
| Relevante | El indicador resulta relevante en cuanto busca medir el cumplimiento del programa de rehabilitación, lo que incide de manera positiva en la operación de la infraestructura ferroviaria. | | | | |
| Económico | Resulta económico, pues utiliza la información de los contratos de conservación. | | | | |
| Monitoreable | El indicador se puede monitorear con la periodicidad adecuada para recopilar la información y está sujeto a controles externos. | | | | |
| Adecuado | De acuerdo a su método de medición, el indicador provee la información suficiente para la medición la rehabilitación de los trabajos de conservación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT. | | | | |
| Observaciones Finales | Sin observaciones | | | | |

***Fuente:*** *UNAM-IIS, con información de la MIR publicada en el portal Transparencia Presupuestaria.*

Tabla 31. Evaluación Final de los Indicadores

| Nivel de la MIR | Orden | Indicador | C | R | E | M | A | Cumplimiento |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Fin | 1 | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria. |  |  |  |  |  | 5 |
| Propósito | 1 | Porcentaje de toneladas por km transportadas por el FIT. |  |  |  |  |  | 4 |
| Componentes | 1 | Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía. |  |  |  |  |  | 5 |
| 1 | Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT |  |  |  |  |  | 5 |
| Actividad | 1 | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria |  |  |  |  |  | 5 |
| 2 | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria |  |  |  |  |  | 5 |
| Promedio |  |  |  |  |  |  |  | 4.83 |

De acuerdo al análisis anterior, se puede determinar que, en promedio, los indicadores en cada uno de los niveles de la MIR cumplieron con 4.83 de las 5 características establecidas en la pregunta.

1. ***¿Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp cuentan con la siguiente información:***

***a) Nombre.***

***b) Definición.***

***c) Método de cálculo.***

***d) Unidad de Medida.***

***e) Frecuencia de Medición.***

***f) Línea base.***

***g) Metas.***

***h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal)?***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| **Nivel** | **Criterios** |
| **4** | * Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 6 y 8 características establecidas en la pregunta. |

De acuerdo con las fichas técnicas de los indicadores del Pp E022 se identificó que cumplían con las características establecidas en la pregunta, a partir de ello se presentan las siguientes tablas.

Tabla 32. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 Fin

| **Nivel** | FIN | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Contribuir a contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. Mediante su conservación, modernización y rehabilitación en condiciones de usos seguro y eficiente. | | | |
| **Indicador** | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria | | | |
| **Formula** | Los datos provienen de encuestas realizadas por el Foro Económico Mundial. Para el ICG evalúa 12 pilares realizando un ranking de acuerdo a ponderaciones para cada uno de ellos. El pilar 2 se refiere a la infraestructura y se compone de 9 subpilares, de los cuáles, el tercero se refiere a la Calidad de la Infraestructura Ferroviaria | | | |
| Características | | | | |
| Nombre | | Definición | Método de Cálculo | Unidad de Medida |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Frecuencia de Medición | | Línea Base | Metas | Comportamiento |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Cumplimiento | | | | 8/8 |

Tabla 33. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 –Propósito

| **Nivel** | PROPÓSITO | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de toneladas por km transportadas por el FIT | | | |
| **Formula** | (Toneladas por kilómetro transportadas en el FIT /Toneladas por kilómetro transportadas en el FIT en el año t-1)x100 | | | |
| Características | | | | |
| Nombre | | Definición | Método de Cálculo | Unidad de Medida |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Frecuencia de Medición | | Línea Base | Metas | Comportamiento |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Cumplimiento | | | | 8/8 |

Tabla 34. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 -Componente (Indicador 1 de 2)

| **Nivel** | COMPONENTE | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía. | | | |
| **Formula** | ((Número de accidentes atribuibles al estado de la vía de la infraestructura asignada e impuesta al FIT en el año t/Número de accidentes atribuibles al estado de la vía de la infraestructura asignada e impuesta al FIT en el año t-1)-1)x100 | | | |
| Características | | | | |
| Nombre | | Definición | Método de Cálculo | Unidad de Medida |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Frecuencia de Medición | | Línea Base | Metas | Comportamiento |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Cumplimiento | | | | 8/8 |

Tabla 35. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 -Componente (indicador 2 de 2)

| **Nivel** | COMPONENTE | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | | | |
| **Indicador** | Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT | | | |
| **Formula** | ((Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t/ Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t-1)-1)\*100 | | | |
| Características | | | | |
| Nombre | | Definición | Método de Cálculo | Unidad de Medida |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Frecuencia de Medición | | Línea Base | Metas | Comportamiento |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Cumplimiento | | | | 8/8 |

Tabla 36. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 –Actividad (indicador 1 de 2)

| **Nivel** | **ACTIVIDAD** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria | | | |
| **Formula** | (Kilómetros de vía conservados según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de red ferroviaria programados)x100 | | | |
| Características | | | | |
| Nombre | | Definición | Método de Cálculo | Unidad de Medida |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Frecuencia de Medición | | Línea Base | Metas | Comportamiento |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Cumplimiento | | | | 8/8 |

Tabla 37. Ficha Técnica de los Indicadores del Programa Presupuestal E022 –Actividad (indicador 2 de 2)

| **Nivel** | **ACTIVIDAD** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | | | |
| **Indicador** | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria. | | | |
| **Formula** | (Kilómetros de vía rehabilitada según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de vía programados)x100 | | | |
| Características | | | | |
| Nombre | | Definición | Método de Cálculo | Unidad de Medida |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Frecuencia de Medición | | Línea Base | Metas | Comportamiento |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Cumplimiento | | | | 8/8 |

Tabla 38. Valoración Final de las Fichas Técnicas de los Indicadores del Programa Presupuestal E022

| Nivel de la MIR | Indicador | N | D | Mc | Um | Fm | Lb | M | C | Cumplimiento |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Fin | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |
| Propósito | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |
| Componente | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |
| Actividad | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |
| Promedio |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |

En suma, se puede determinar que, en promedio, las fichas técnicas de los indicadores en cada uno de los niveles de la MIR cumplieron con las 8 características establecidas en la pregunta.

1. ***¿Las metas de los indicadores de la MIR del Pp tienen las siguientes características:***
   * 1. ***Cuentan con unidad de medida.***
     2. ***Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.***
     3. ***Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp?***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

| Nivel | Criterios |
| --- | --- |
| **4** | * **Las metas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 2.3 y 3 características establecidas en la pregunta.** |

De acuerdo con la MIR las metas de los indicadores del Pp E022 cumplen con las características establecidas en la pregunta, a partir de ello se presentan las siguientes tablas.

Tabla 39. Metas del Programa Presupuestal E022 (Fin)

| **Nivel** | | **FIN** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | | Contribuir a contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. Mediante su conservación, modernización y rehabilitación en condiciones de usos seguro y eficiente. | | |
| **Indicador** | | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria | | |
| Características | | | | |
| Unidad de Medida | | | Laxa (s/n) | Justificación |
| ✓ | | | No | Se establece un valor de meta para 2017 de 3.38 lo que asegura un esfuerzo en este indicador hacia mejorar su desempeño. |
| Unidad | Línea Base | | Factible | Justificación |
| Índice | 2.8 | | ✓ | El FIT como responsable de la operación del programa determina la factibilidad de la meta. |

Tabla 40. Metas del Programa Presupuestal E022 (Propósito)

| **Nivel** | | **PROPÓSITO** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | | Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. | | |
| **Indicador** | | Porcentaje de toneladas por km transportadas por el FIT | | |
| Características | | | | |
| Unidad de Medida | | | Laxa (s/n) | Justificación |
| ✓ | | | No | Se establece un valor de meta para 2017 de 3.38 lo que asegura un esfuerzo en este indicador hacia mejorar su desempeño. |
| Unidad | Línea Base | | Factible | Justificación |
| Tasa de Variación | 627,967,308 | | ✓ | El FIT como responsable de la operación del programa determina la factibilidad de la meta. |
| Observaciones | | | La evolución de este indicador se pudiera ver afectada por externalidades que afectaría su desempeño (eventos de la naturaleza, coyuntura económica, etc.). Estos elementos deberían mencionarse en los supuestos a este nivel. | |
| Propuesta de Mejora | | | Incorporar supuestos que se refieran a factores externos en este nivel de la MIR. | |

Tabla 41. Metas del Programa Presupuestal E022 (Componentes 1 de 2)

| **Nivel** | | **COMPONENTES** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | | |
| **Indicador** | | Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía. | | |
| Características | | | | |
| Unidad de Medida | | | Laxa (s/n) | Justificación |
| ✓ | | | No | El valor de las metas intermedias indica que se buscará un descenso en el número de accidente y por ende, en la tasa de accidentabilidad. De acuerdo a su método del cálculo este está diseñado para lograr las metas establecidas. |
| Unidad | Línea Base | | Factible | Justificación |
| Porcentaje | 196 | | ✓ | El FIT como responsable de la operación del programa determina la factibilidad de la meta. |
| Observaciones | | | La evolución de este indicador se pudiera ver afectada por externalidades que afectaría su desempeño (eventos de la naturaleza, coyuntura económica, etc.). Estos elementos deberían mencionarse en los supuestos a este nivel adicionales a los establecidos. | |
| Propuesta de Mejora | | | Incorporar supuestos que se refieran a factores externos en este nivel de la MIR. | |

Tabla 42. Metas del Programa Presupuestal E022 (Componentes 2 de 2)

| **Nivel** | | **COMPONENTES** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | | |
| **Indicador** | | Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT | | |
| Características | | | | |
| Unidad de Medida | | | Laxa (s/n) | Justificación |
| ✓ | | | No | El valor de las metas intermedias indica un incremento en la velocidad promedio. De acuerdo a su método del cálculo el indicador busca lograr el objetivo de incremento en la velocidad. |
| Unidad | Línea Base | | Factible | Justificación |
| Porcentaje | 12 | | ✓ | La factibilidad de las metas requiere, por un lado, que se incrementen los programas de rehabilitación y conservación, así como una reducción de los accidentes |
| Observaciones | | | La evolución de este indicador se pudiera ver afectada por externalidades que afectaría su desempeño (eventos de la naturaleza, coyuntura económica, etc.). Estos elementos deberían mencionarse en los supuestos a este nivel adicionales a los establecidos. | |
| Propuesta de Mejora | | | Incorporar supuestos que se refieran a factores externos en este nivel de la MIR. | |

Tabla 43. Metas del Programa Presupuestal E022 (Actividad 1 de 2)

| **Nivel** | **ACTIVIDADES** | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | | |
| **Indicador** | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria | | |
| Características | | | |
| Unidad de Medida | | Laxa (s/n) | Justificación |
| ✓ | | No | Si bien se refiere a un indicador de eficacia en dónde las metas se programan de acuerdo a los tiempos y recursos destinados para este fin, se requiere de un esfuerzo para su logro en cada año |
| Unidad | Línea Base | Factible | Justificación |
| Integración y publicación de informes | 100 | ✓ | De acuerdo a las metas programadas por el FIT, el indicado es factible de lograrse |
| Observaciones | | El logro del indicador implica, la suficiencia y oportuna asignación de recursos, así como su proceso de contratación. | |

Tabla 44. Metas del Programa Presupuestal E022 (Actividad 2 de 2)

| **Nivel** | **ACTIVIDADES** | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo** | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | | |
| **Indicador** | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria | | |
| Características | | | |
| Unidad de Medida | | Laxa (s/n) | Justificación |
| ✓ | | No | Si bien se refiere a un indicador de eficacia en dónde las metas se programan de acuerdo a los tiempos y recursos destinados para este fin, se requiere de un esfuerzo para su logro en cada año |
| Unidad | Línea Base | Factible | Justificación |
| Integración y publicación de informes | 100 | ✓ | De acuerdo a las metas programadas por el FIT, el indicado es factible de lograrse |
| Observaciones | | El logro del indicador implica, la suficiencia y oportuna asignación de recursos, así como su proceso de contratación. | |

Tabla 45. Valoración Final de las Metas de los Indicadores del Programa Presupuestal E022

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nivel de la MIR** | **Orden** | **Indicador** | **UM** | **No Laxa** | **Factible** | **Cumplimiento** |
| Fin | 1 | 1 |  |  |  | 3 |
| Propósito | 1 | 1 |  |  |  | 3 |
| Componente | 1 | 1 |  |  |  | 3 |
| 1 | 2 |  |  |  | 3 |
| Actividad | 1 | 1 |  |  |  | 3 |
| 1 | 2 |  |  |  | 3 |
| Promedio |  |  |  |  |  | 3 |

En resumen, al análisis anterior, las metas de los indicadores del Pp E022 cuentan con todas las características establecidas en la pregunta.

1. ***¿Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características:***

***a) Oficiales o institucionales.***

***b) Con un nombre que permita identificarlos.***

***c) Permiten reproducir el cálculo del indicador.***

***d) Públicos, accesibles a cualquier persona?***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

| Nivel | Criterios |
| --- | --- |
| **4** | * **Los indicadores de la MIR cuentan con medios de verificación que cumplen en promedio con un valor entre 3.5 y 4 características establecidas en la pregunta.** |

| Nivel de la MIR | Orden | No. Indicador | O/I | ID | Rep | Pub | Cumplimiento[[18]](#footnote-18) |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Fin | 1 | 1 |  |  |  |  | 4 |
| Propósito | 1 | 1 |  |  |  |  | 3 |
| Componente | 1 | 1 |  |  |  |  | 3 |
| 1 | 2 |  |  |  |  | 3 |
| Actividad | 1 | 1 |  |  |  |  | 4 |
| 1 | 2 |  |  |  |  | 4 |
| Promedio |  |  |  |  |  |  | 3.5 |

Tabla 46. Valoración Final de los Medios de Verificación del Programa Presupuestal E022

De acuerdo a la información de las Fichas Técnicas de los indicadores, los medios de verificación cumplen en buena medida con las características necesarias para su correcta definición.

1. ***Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del Pp ¿es posible identificar lo siguiente:***

***a) Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible.***

***b) Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores.***

***c) Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel***

|  |  |
| --- | --- |
| Respuesta | **Sí** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nivel | Criterios |
| **3** | * **Tres de los conjuntos Objetivo-Indicadores-Medios de verificación del Pp tienen las características establecidas.** |

Tabla 47. Lógica Horizontal del Programa Presupuestal E022

| MIR | Objetivo | Indicador | Medios de Verificación | Relevancia del Indicador[[19]](#footnote-19) | Observación |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Fin | Contribuir a contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. Mediante su conservación, modernización y rehabilitación en condiciones de usos seguro y eficiente. | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria. | Informe Anual del Foro Económico Mundial (WEF). | Relevante | El indicador evalúa la calidad de la infraestructura ferroviaria de forma comparativa con los países que conforman el panel. |
| Propósito | Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. | Porcentaje de toneladas por km transportadas por el FIT. | Archivo electrónico sobre carga que se encuentra disponible en el Departamento de Tarifas del FIT. | Parcial | Si bien un incremento en las toneladas transportadas reflejaría que la infraestructura se encuentra en condiciones seguras y a mayor uso intensivo, los costos marginales de transporte de mercancías; la variación positiva de la carga transportada pudiera verse afectada por otro tipo de elementos (tarifas, condiciones económicas, sociales, de la naturaleza, etc.). |
| Componente | Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada. | Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía. | Estadísticas de accidentabilidad que se encuentran disponibles en el Departamento de Seguros. | Relevante | El indicador resulta importante toda vez que una forma de determinar el buen estado de la vía es a través de la disminución de la accidentabilidad. |
| Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT. | Reporte de Tráfico que se encuentra disponible en la Coordinación de Tráfico. | Relevante | El indicador resulta importante toda vez que una forma de determinar el buen estado de la vía es a través de la disminución de la accidentabilidad. |
| Actividad | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | Porcentaje de Cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria. | Anuario estadístico del transporte ferroviario publicado por la SCT, dirección http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/ | Relevante | El indicador resulta importante toda vez que permite asegurar que los trabajos de conservación se lleven e cabo. |
| Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria. | Informe mensual de trabajo y aplicación de materiales; reporte de incidencias publicado en la dirección http://www.ferroistmo.com.mx/programa-anual-2016-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec-s-a-de-c-v/ | Relevante | El indicador resulta importante toda vez que permite asegurar que los trabajos de rehabilitación se lleven e cabo. |

***Valoración final de la MIR.***

1. ***Se deberán sugerir modificaciones en la MIR del Pp o incorporar los cambios que resuelvan las deficiencias encontradas en cada uno de sus elementos a partir de las respuestas a las preguntas de este apartado.***

Tabla 48. Valoración Final de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestal E002

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Sección | Pregunta | Valoración | Diferencia[[20]](#footnote-20) |
| **MIR** | P9 | 2 | 2 |
| P10 | 2 | 2 |
| P11 | 2 | 2 |
| P12 | 4 | 0 |
| P13 | 4 | 0 |
| P14 | 4 | 0 |
| P15 | 4 | 0 |
| P16 | 4 | 0 |
| P17 | 4 | 0 |
| P18 | 3 | 1 |
| P19 | No procede valoración cuantitativa | |

Con base en lo anteriormente expuesto, se puede concluir que la MIR tiene una puntuación de 3.3 sobre 4.0, lo que representa un 83% de cumplimiento.

## 5. Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros Programas Presupuestales

1. ***¿Con cuáles Pp y en qué aspectos el Pp evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?***

El FIT obtiene recursos para gasto de inversión con cargo al Pp K040 “Proyectos de Infraestructura Ferroviaria”, y con estos recursos, el ahora programa E022 realiza rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, así como obra pública nueva. Es por lo anterior, que se reconoce que este programa es complementario al E022 y que sus resultados pueden ser beneficiados con su ejecución.

## Valoración final del diseño del programa

El Pp E022 “Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria” en cuanto a su **justificación para su creación y diseño,** tiene identificada claramente la necesidad que busca resolver el PSCT 2013-2018, que se refiere a mejorar la competitividad de las actividades económicas a través de servicios de transporte de mercancías que ofrezcan costos eficientes, sin embargo, en la medición de los resultados no se tienen indicadores que permitan demostrar el logro de este objetivo.

Se identificó que el Pp **contribuye a los objetivos nacionales y sectoriales** ya que se encuentra vinculado al PND 2013-2018 mediante la Meta IV. México Próspero y el Objetivo 4.9 “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”. Asimismo, se encuentra alineado al PSCT 2013-2018 a través del Objetivo 1 “Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico”.

Asimismo, el Pp tiene una justificación teórica y evidencia internacional sobre el tipo de intervención que realiza a través del Índice Global de Competitividad del WEF, en el cual se establece que la infraestructura ferroviaria es uno de los elementos que influyen en la competitividad de un país, ya que existe evidencia que el transporte por ferrocarril resulta ser más eficiente en términos de costo para traslado de mercancías en distancias mayores a 500 kms, y es la única fuente de transporte para materiales considerados como peligrosos.

Por otra parte, se logró estimar que el Pp tiene una **población atendida** que se refiere a los establecimientos y/o empresas que demandan servicios de transporte de carga, y que dicha información se tiene sistematizada mediante bases de datos institucionales del FIT, en dónde se cuenta con información de los clientes a quiénes atiende, sin embargo, no se cuenta con mecanismos para cuantificar la población **potencial** y **objetivo**. Por su parte, si bien el Pp tiene identificado de forma general los usuarios anuales potenciales a los que puede atender, no cuenta con una programación definida para su atención, por lo que se sugiere que fortalezca sus procesos de identificación y cuantificación de la población potencial y objetivo con la finalidad de desarrollar una estrategia que busque incrementar la demanda del servicio de transporte.

En cuanto al análisis de la **Matriz de Indicadores para Resultados** del Pp E022, se corroboró que, considerando el antecedente de la fusión de los Pp E011 y E022, resultó adecuado para la orientación a resultados del Pp; sin embargo, presenta área de oportunidad en la Lógica Horizontal en específico en la relación entre el Resumen Narrativo y los Indicadores. Adicionalmente, como se comentó en la sección de “Análisis de posibles **complementariedades y coincidencias** con otros Pp”, el programa utiliza recursos de gasto de inversión provenientes del Pp K040 que permiten la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria. Las acciones de este Pp permitirían asegurar que se cuente con la infraestructura en las mejores condiciones para prestar el servicio de transporte de carga, con lo que se podría potenciar la operación de la infraestructura asignada e impuesta al FIT.

De acuerdo al Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación en Materia de Diseño se realiza una valoración cuantitativa global a partir de las 16 preguntas cuya respuesta es binaria y por niveles. Los resultados son los siguientes:

Tabla 49. Valoración Final del Diseño del Programa Presupuestal E002

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Sección | P | Valoración | Diferencia[[21]](#footnote-21) |
| **Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa** | P1 | 2 | 2 |
| P2 | 3 | 1 |
| P3 | 2 | 2 |
| **Contribución del programa para el cumplimiento de las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados** | P4 | 3 | 1 |
| P5 | No procede valoración cuantitativa | |
| **Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo** | P6 | 0 | 4 |
| P7 | 4 | 4 |
| P8 | No procede valoración cuantitativa | |
| **Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados** | P9 | 2 | 2 |
| P10 | 2 | 2 |
| P11 | 2 | 2 |
| P12 | 4 | 0 |
| P13 | 4 | 0 |
| P14 | 4 | 0 |
| P15 | 4 | 0 |
| P16 | 4 | 0 |
| P17 | 4 | 0 |
| P18 | 3 | 1 |
| P19 | No procede valoración cuantitativa | |
| **Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros Programas Presupuestales** | P20 | No procede valoración cuantitativa | |
| **Suma** |  | 47 |  |
| **Valoración Cuantitativa Global** |  | 73.4% |  |

Con base en la revisión de cada uno de los elementos de la MIR del Pp E022, se obtuvo la siguiente valoración:

Gráfica 1. Valoración Final del Programa Presupuestal E022

Fuente: UNAM-IIS con base en la valoración cuantitativa del Pp E022

De acuerdo a la gráfica anterior, las principales áreas de oportunidad se encuentran en cuanto a la justificación de la intervención, así como en la definición de población potencial y objetivo.

Gráfica 2. Valoración Final del Programa Presupuestal E022

***Fuente:*** *UNAM-IIS con base en las valoraciones de cada una de las preguntas de los TdR*

De acuerdo a los resultados de la Evaluación de Diseño, el Pp obtuvo una valoración de 47 de 64 puntos, lo cual representa un nivel de 73% de cumplimiento. El Pp E022 presenta áreas de oportunidad en cuanto al diseño su MIR como un elemento de planeación estratégica. Entre las áreas más relevantes que pueden mejorar su diseño se encuentran:

* El impacto del Pp en la población objetivo, ya que no se tienen elementos que permitan cuantificar el impacto de la operación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT.
* En cuanto a la MIR, se recomienda poder separar los Componentes para que cada uno de ellos indique un servicio que presta el Pp.
* De igual forma, se recomienda que se detallen de forma específica las Actividades, lo que permitiría poder medir de mejor manera su desempeño.

## Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas

Tabla 50. Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas del Programa Presupuestal E022

| **Tema de Evaluación de Diseño** | **FODA** | **Referencia (Pregunta)** | **Recomendación** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Fortaleza y Oportunidad** | | | |
| Alineación del Pp | Fortaleza | 5 | El Pp establece claramente su proceso de alineación al PSCT 2013-2018. |
| Matriz de Indicadores para Resultados | Oportunidad | 9 | La Actividad señalada presenta ambigüedades lo que compromete el logro del Propósito. |
| Matriz de Indicadores para Resultados | Oportunidad | 10 | El Componente señalado presenta ambigüedades lo que compromete el logro del Propósito. |
| Matriz de Indicadores para Resultados | Oportunidad | 11 | El indicador a nivel Propósito ofrece información parcial para medir el logro del mismo. |
| **Debilidad o Amenaza** | | | |
| Problemática a resolver | Debilidades | 1 | El Pp determina una problemática que implica que la infraestructura ferroviaria en algunas secciones de la vía se encuentra en condiciones deficientes para tener una adecuada operación. |
| Justificación que sustente el tipo de intervención | Debilidad | 3 | El Pp no cuenta con elementos de medición para medir el efecto positivo en la población objetivo. |
| Análisis de las poblaciones o área de enfoque potencial y objetivo | Debilidad | 6 | No se cuentan con mecanismos para identificar y cuantificar la población potencial y objetivo. |
| Impacto del Pp en la población objetivo | Debilidad | 7 | El Pp no cuenta con información que permita medir el impacto de su intervención en la población objetivo. |
| Indicadores para Resultados | Debilidad | 14 | Algunos indicadores miden de forma parcial el desempeño del nivel del Resumen Narrativo. |

## Conclusiones

A partir del análisis de las características del Pp, su justificación, la contribución de este a la planeación nacional y sectorial, el análisis de la población objetivo y potencial, su MIR así como su complementariedad y coincidencias con otros Pp se concluye lo siguiente:

1. La infraestructura ferroviaria de nuestro país se encuentra en niveles que presentan área de oportunidad en materia de competitividad de acuerdo WEF, lo que demanda que para su desarrollo se requiere de la implementación de las reformas estructurales que permitan el desarrollo del sector a través de mayores niveles de inversión.
2. La problemática del sector se encuentra definida dentro del Diagnóstico del propio PSCT 2013-2018, por lo que resulta relevante la intervención a través del Pp E022 aunque no se identifica y cuantifica las poblaciones potencial y objetivo, por lo que se sugiere modificarla.
3. El Pp presenta en una adecuada vinculación a la planeación sectorial y nacional.
4. La importancia del Pp es que, a través de la operación de la infraestructura ferroviaria, se puedan abatir costos de transporte, en especial para distancias mayores a 500 km, lo que fomenta la competitividad de las actividades productivas de la zona.
5. En cuanto a la estructuración de la MIR a nivel Resumen Narrativo, el Pp debe replantear los niveles Componentes y Actividades, mismos que al ser únicos dificultan la medición del desempeño.
6. Los indicadores asociados a nivel Propósito deberá ser replanteado para medir con mayor precisión los objetivos establecidos en el Resumen Narrativo y evitar vacíos de medición.
7. Finalmente, la contribución que busca realizar el Pp, resulta adecuada y alineada con los documentos de planeación nacional y sectorial.

## Pasos a Seguir

Con base en el análisis realizado, se pueden definir las siguientes recomendaciones para fortalecer la orientación a resultados del Pp E022:

* Reforzar el diseño de mecanismos para la identificación y cuantificación de la población potencial a través de procesos de análisis de información del mercado.
* Fortalecer el proceso de diseño de la MIR del Pp con la finalidad de asegurar su orientación a resultados; en particular en el nivel de Componentes, que son los bienes y servicios que genera el programa considerando la modalidad del Pp.
* Alinear el Pp con el Objetivo 1 del PSCT 2013-2018 con lo que se mejora la vinculación del Pp con la planeación sectorial en cuanto a los alcances del Pp.
* Evaluar la posibilidad de complementar el Pp E022 con el Pp K040, que, si bien presentan modalidades distintas, el segundo se encarga de realizar los trabajos de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria lo que favorece la operación de la misma en condiciones de eficiencia y seguridad.

## Bibliografía

CÁMARA DE DIPUTADOS. (2016). *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/209\_080616.pdf

CÁMARA DE DIPUTADOS. (2016). *Dictamen de la Comisión de Economía a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales*, Gaceta Parlamentaria, n° 4517-II, año XIX, México

http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/63/2016/abr/20160427-II.pdf

CENTRO DE ESTUDIOS DE LAS FINANZAS PÚBLICAS (CEFP). (2014). *Programa Nacional de Infraestructura Comunicaciones y Transportes.*

http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/nota/2014/abril/notacefp0272014.pdf

CONEVAL. (s.f.). *Elementos mínimos a considerar en la elaboración de diagnósticos de programas nuevos.*

http://www.coneval.gob.mx/Informes/Evaluacion/Impacto/Diagnóstico\_Programas\_Nuevos.pdf

CONEVAL. (2017). *Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal.*

http://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/eval\_mon/361.pdf

CONEVAL. (2015). *Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación en Materia de Diseño.*

http://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/eval\_mon/normatividad\_matriz/Modelo\_de\_terminos\_de\_referencia\_evaluacion\_diseno\_final.pdf

CONEVAL. (2016). *Programa Anual de Evaluación 2016.*

http://www.coneval.org.mx/Evaluacion/NME/Documents/PAE\_2016.pdf

CONEVAL. (s.f.). *Revisión de Matrices de Indicadores para Resultados y sus indicadores*

FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (FIT) (2011). *Manual General de organización.*

portaltransparencia.gob.mx/pot/PDFServlet?archivo=091893...09189

FIT (2015). *Manual General de organización.*

http://portaltransparencia.gob.mx/pot/marcoNormativo/consultar.do?method=consultar&idMarcoNormativo=37&idDependencia=09189&\_idDependencia=09189

PWC. (2014). *Programa Nacional de Infraestructura 2014 – 2018. Análisis y oportunidades*

https://www.pwc.com/mx/es/industrias/archivo/2014-05-analisis-pni-2014-2018-ejecutiva.pdf

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT)/ DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO MULTIMODAL. (DGTFM). (2014). *Anuario Estadístico Ferroviario.* http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Anuarios\_DGTFM/Anuarios\_pdf/Anuario\_2014.pdf

SCT. (2013*). Programa de Inversiones en Infraestructura de Comunicaciones y Transportes 2013 – 2018.*

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/GITS/PIITC\_-\_SCT.pdf

SCT (2015). *Propiciará fortalecimiento y desarrollo la agencia reguladora del transporte ferroviario*

http://www.sct.gob.mx/uploads/media/COMUNICADO-217-2015.pdf

SCT. (2009). *Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*

http://dof.gob.mx/nota\_detalle.php?codigo=5077026&fecha=08/01/2009

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (SHCP)/ SECRETARÍA DE LA FUNCIÓN PÚBLICA (SFP)/ CONSEJO NACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA DE DESARROLLO SOCIAL (CONEVAL). (2015). *Diagnóstico*

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (SHCP). (s.f.) *Acercamiento a la Metodología de Marco Lógico y Construcción de Matriz de Indicadores para Resultados*

SHCP. (2015). *Criterios para el registro, revisión y actualización de Matriz de Indicadores para Resultados e Indicadores del Desempeño de los programas presupuestarios para el Ejercicio Fiscal 2016.* http://transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Presupuesto/Seguimiento/Criterios\_MIR\_2016.pdf

SHCP/Dirección General de Transporte Ferroviario Multimodal (DGTFM). (s.f.). *Semblanza Histórica.*

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Semblanza\_Historica/DGTFM\_Historia.pdf

SHCP. (2015). *Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados 2015.*

http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf

SHCP. (2015). *Estructura Programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2016.*

http://www.hacienda.gob.mx/EGRESOS/PEF/programacion/programacion\_16/1\_av\_PyP\_Inv\_ene\_may\_2015.pdf

SHCP. (2016). *Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación en Materia de Diseño 2016.*

http://www.gob.mx/shcp/documentos/evaluacion-de-programas-presupuestarios-de-la-administracion-publica-federal

SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN. (SEGOB). (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.*

http://pnd.gob.mx/

SEGOB. (2014). *Programa Nacional de Infraestructura 2014 – 2018.*

http://presidencia.gob.mx/pni/consulta.php?c=1

SEGOB. (2015). *Programa de Trabajo 2015.*

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Imagenes/plandeTrabajo\_2015.pdf

SEGOB. (2013*). Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013 – 2018.*

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa\_Sectorial\_de\_Comunicaciones\_y\_Transportes.pdf

TRANSPARENCIA PRESUPUESTARIA. (2015). *Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario E022 Operación y Conservación de infraestructura ferroviaria.*

http://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/

TRANSPARENCIA PRESUPUESTARIA. (2016). *Modelo Sintético de Desempeño 2015*

http://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/

Anexos

## Anexo 1: Descripción general del programa

Tabla 51. Descripción General del Programa Presupuestal E022

| Descripción | E022 | |
| --- | --- | --- |
| **Identificación del Programa** | | |
| **Ramo** | | 09 – Comunicaciones y Transportes |
| **UR** | | J3L – Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. |
| **Nombre del Pp** | | **Operación y Conservación de º** |
| **Modalidad del Pp** | | E: Actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer la demanda de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas. |
| **Finalidad del Pp** | | Desarrollo Económico: Las que realiza la APF para proporcionar y facilitar el desarrollo económico de las personas físicas y morales: por ejemplo, servicios de energía eléctrica, servicios en vías de comunicación y telecomunicaciones, servicios turísticos, protección al consumidor, correos. |
| **Justificación de la Creación del Programa** | | |
| **Problemática que busca atender** | | Las empresas y/o establecimientos de los sectores construcción, manufacturero y agropecuario, principalmente, ubicados en el área de influencia del FIT, presentan altos costos y riesgos para trasladar a sus mercancías. |
| **Contribución del Pp a las metas Nacionales a través de los objetivos Sectoriales** | | |
| **PND 2013-2018** | | **Meta:** México Prospero  **Objetivo 4.9:** Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.  **Estrategia 4.9.1:** Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.  **Línea de Acción:** Vigilar los programas de conservación y modernización de vías férreas y puentes, para mantener en condiciones adecuadas de operación la infraestructura sobre la que circulan los trenes. |
| **PSCT**  **2013-2018** | | **Objetivo 1:** Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.  **Estrategia: 1.2:** Fortalecer la red ferroviaria mediante acciones que potencien el traslado multimodal y mejoren su eficiencia, conectividad, seguridad y utilidad logística. |
| **Descripción de los objetivos del programa, así como de los servicios que ofrece** | | |
| **Objetivo del Programa** | | Las vías de la red ferroviaria asignada al FIT se encuentran en las condiciones óptimas de uso operativo para atender a sus usuarios. |
| **Servicios que ofrece (Componentes)** | | A. Operación Eficiente de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. |
| **Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida** | | |
| **Población Potencial** | | Establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que pudieran requerir los servicios de transporte de carga de acuerdo a su actividad económica. |
| **Población Objetivo** | | Establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT con las que se tiene una relación contractual. |
| **Población atendida** | | Las establecimientos y/o empresas que el FIT atiende a partir de su capacidad instalada. |
| **Presupuesto** | | |
| **2016** | | El Pp E022 tiene un presupuesto asignado en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 2016 de $487,756,073, de lo cuáles el 69% corresponden a Gasto de Operación y el resto (31%) a Servicios Personales. |
| **Cobertura y Mecanismos de Focalización** | | |
| **Cobertura y Mecanismos de Focalización** | | El servicio público de transporte ferroviario, se presta en dos modalidades. La propia como asignatario en la línea “Z” con una extensión de 207.4 kilómetros, de la ruta corta de Medias Aguas, Veracruz, sita en km “Z” 95+925 a Salina Cruz, Oaxaca, sita en km “Z” 303+304, con estaciones receptoras y/o productoras de carga en Medias Aguas, Veracruz, Lagunas, Ixtepec, Pearson y Salina Cruz en Oaxaca y la otra derivado de la imposición de modalidad dictada por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes a partir del 10 de agosto del año 2007 derivado del abandono de operaciones del concesionario “Compañía de Ferrocarriles de Chiapas y Mayab, S.A de C.V., mandato que la obliga a operar, explotar y mantener las vías de comunicación ferroviaria de Chiapas y Mayab y prestar el servicio público de carga; Dichas líneas como se menciona están conformadas por dos rutas cortas con un desarrollo de 1,536.6 kilómetros de longitud de vías en operación: la ruta del Mayab comprende las vías denominadas “FA”, “FD”, “FL”, “FN” y “FX”, y la ruta de Chiapas comprende las vías “K” y “KA”. |
| **Principales metas de Fin, Propósito y Componentes** | | |
| **Fin** | | Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social mediante su conservación, modernización y rehabilitación en condiciones de uso seguro y eficiente. |
| **Propósito** | | Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al FIT, cuentan con una infraestructura en condiciones de uso seguro y eficiente. |
| **Componentes** | | Velocidad de operación en la infraestructura impuesta al FIT. |
| Accidentabilidad atribuible al estado de la vía en la infraestructura asignada e impuesta al FIT. |
| **Valoración del Diseño del Programa** | | |
| **Valoración Final** | | Considerando la definición del problema como la primera fase para el correcto diseño del programa, se puede identificar que, aunque la problemática planteada en el documento de diagnóstico del Pp E022 contaba con elementos para su correcta identificación tales como determinarse como una situación negativa que requiere ser revertida, y por tanto definirse como un problema público, esta no contaba con la identificación y cuantificación de la población objetivo. Por lo anterior se realizó la redefinición de la problemática como “Las empresas y/o establecimientos de los sectores construcción, manufacturero y agropecuario, principalmente, ubicados en el área de influencia del FIT, presentan altos costos y riesgos para trasladar a sus mercancías.”. Lo anterior resulta congruente con la modalidad del programa y permite hacer una estimación de la población objetivo.  Por su parte, desde el punto de vista teórico, se demuestra que el transporte por ferrocarril para distancias mayores a 500 km resulta ser más eficiente y competitivo respecto a otros, sin embargo, no se cuenta con evidencia de los resultados obtenidos por el FIT en este sentido.  En cuanto a su vinculación con la planeación nacional y sectorial, se pudo corroborar que el programa muestra una adecuada vinculación con el PND 2013-2018 así como con el Objetivo 2 del PSCT del mismo periodo.  En lo referente a la población potencial y objetivo, se concluyó que el programa no cuenta con una población objetivo definida, por lo que el equipo evaluador realizó una estimación de ambos tipos de población con la finalidad de identificarla y cuantificarla. En cuanto a la primera, se consideró a los *Establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que pudieran requerir los servicios de transporte de carga de acuerdo a su actividad económica.*  Con base en la zona de influencia del programa, así como en el tipo de productos que convencionalmente se transporta por este modo se cuantificó que la población potencial pudiera ascender hasta 125,182 establecimientos y/o empresas. Por su parte para la definición de la población objetivo se determinaría como “*Establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT con las que se tiene una relación contractual*”. Sobre su cuantificación se identificaron al menos 37 empresas que pudiera representar un objetivo para el programa, en el entendido de que habiendo tenido relación contractual previa con el FIT, pudieran ser recurrentes para el traslado de su carga a través de la infraestructura asignada e impuesta al FIT. –Es relevante señalar que estas estimaciones se encuentran sujetas a las decisiones económicas de los establecimientos y/o empresas que para su toma de decisiones realizan un análisis de alternativas para definir el modo de transporte más eficiente.  En cuanto a su MIR, esta presenta una Lógica Vertical que si bien, permite revisar desde el nivel Actividades la forma en que estas permiten que el Pp cuente con una infraestructura rehabilitada y conservada, no son claras para generar el servicio de transporte ferroviario que es el Componente único del programa, mismo que al ser único presenta cierta ambigüedad al referirse tanto a la operación como a la conservación de la infraestructura ferroviaria por lo que se sugiere se puedan escindir el Componente. La contribución del Pp a la planeación sectorial, es adecuada. En cuanto a la Lógica Horizontal se observaron áreas de oportunidad principalmente entre las columnas de Resumen Narrativo e Indicadores y en especial en el indicador referente al Propósito que presenta área de oportunidad en cuanto a ser relevante y adecuado. El resto de los elementos como lo son las Fichas Técnicas, Medios de Verificación y metas cumplen con las características señaladas en la pregunta. Finalmente, en cuanto a las complementariedades y coincidencias, se señala que el Pp E022 es complementario con el K040 que, aunque tiene una modalidad distinta, el gasto de inversión que este ejerce, permitiría contar con una infraestructura de transporte en mejores condiciones de uso eficiente y seguro.  Con base en lo anterior, se puede concluir que el programa se encuentra adecuadamente diseñado, logrando cumplir con un 73.4% de los requerimientos del proceso de evaluación en esta materia y siendo un programa relevante para atender la problemática que le da origen al Pp. |

## Anexo 2: Metodología para la cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo

Para la cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo se consideran las definiciones establecidas en el Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación del Diseño emitidos por la SHCP en dónde se señalan como tales, las siguientes:

* **Población potencial**: población o área de enfoque total que presenta la necesidad y/o problema que justifica la existencia del Pp y que por lo tanto pudiera ser elegible para su atención o ejercicio de acciones.
* **Población Objetivo:** la población o área de enfoque que el Pp tiene planeado o programado atender para cubrir la población o área de enfoque potencial, y que cumpla con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad.

Con base en las anteriores definiciones, se cuantifican la población potencial y objetiva asociadas al programa.

**Población Potencial**

Para el caso del Pp E022, y de acuerdo en lo señalado a lo largo de la evaluación, se estableció que la definición de población potencial para el programa se refiere a los “Establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que pudieran requerir los servicios de transporte de carga de acuerdo a su actividad económica” y que entre sus alternativas se encuentra el transporte ferroviario.

Con la finalidad de poder identificar a esta población potencial, se realizó un análisis que considera por un lado criterios como el tipo de productos/sectores que, por sus dimensiones, volumen pudieran requerir de los servicios de transporte de carga que ofrece el FIT. Asimismo, se consideró la ubicación de estos establecimientos y/o empresas identificando que se encuentran en el área de influencia de este tipo de infraestructura.

Gráfica 3. Distribución de la Carga del FIT 2007-2015

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información de las bases de datos institucionales del FIT*

Como se puede observar, en el periodo 2007-2015 el 82% de la carga, se concentró en el área de influencia del proyecto y que comprende 7 entidades federativas (Campeche, Veracruz, Puebla, Yucatán, Tabasco, Oaxaca y Chiapas), resaltando que las primeras cuatro entidades representan el 65% del volumen de carga. Considerando el comportamiento de 2015, destacan por su volumen de carga la que provino de los estados de Veracruz, Campeche y Yucatán.

Por tipo de producto, si bien en el periodo 2007-2015 se identificaron más de 82 tipos de productos transportados por el FIT, el mayor volumen se concentra tan sólo en 10 productos que representan el 96% del volumen total de carga. La cual comprendió principalmente carga de los sectores de la construcción, minería, agricultura y alimentos.

Gráfica 4. Principales Productos Transportados por el FIT 2012-2015

***Fuente:*** *UNAM-IIS con información de las bases de datos institucionales del FIT*

Como se puede observar para el periodo seleccionado, destaca por su volumen transportado, el cemento, el combustóleo, y el fierro, principalmente.

Con base en estos elementos se procedió a definir los criterios para poder definir la población potencial que, considerando las características de los productos y ubicación de los usuarios, pudieran ser susceptibles de utilizar los servicios del FIT.

A partir de la información disponible en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas del INEGI, se realizó un análisis de datos con base en la información histórica de carga del FIT (2007-2015), en dónde se identificó la distribución de la carga por Entidad Federativa y por sector económico con los criterios de ubicación geográfica (Campeche Veracruz, Puebla, Yucatán, Tabasco, Oaxaca y Chiapas) y actividad económica (*minería, manejo de residuos, industria manufacturera y agropecuaria).*

Los resultados, de manera resumida, se muestran a continuación.

Gráfica 5. Población Potencial por Entidad Federativa y Actividad Económica

***Fuente****: UNAM\_IIS con base en la información obtenida del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (INEGI)*

Con base en la información del INEGI, considerando las entidades federativas y la actividad económica que desarrollan se identifican coincidencias con el tipo de productos que ha trasladado el FIT en el periodo 2007-2015, de ahí que se logre identificar que existe una población potencial de hasta **125,182** establecimientos y/o empresas de los sectores: ***Agropecuario, manufacturero, desechos, minería y construcción***, siendo el manufacturero el más representativo por el número de unidades, el cual pudiera representar hasta el 87% de la carga, seguido del sector agropecuario (8%), y por último el de la construcción (4%).

Por entidad federativa, el mayor número de establecimientos y/o empresas se encuentra en Puebla, Oaxaca y Yucatán, con la siguiente distribución:

Gráfica 6. Distribución de la Población Potencial por Entidad Federativa

***Fuente:*** *UNAM\_IIS con base en la información obtenida del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (INEGI)*

Se puede observar que, en el Estado de Puebla, se encuentra el 25% de los establecimientos y/o empresas que pudieran requerir de los servicios del FIT, en Oaxaca el 23%, en Yucatán el 17%, y en Veracruz 16%. Tan sólo en estas tres entidades, se concentra el 81% de la población potencial identificada.

En suma, la cuantificación de la población potencial del E022 se definió con base en:

1. Los estados que se ubican en la zona que atiende el FIT y que tienen el mayor número de establecimientos y/o empresas susceptibles de optar por el transporte de carga ferroviario son: Puebla (25%), Oaxaca (23%), Yucatán (17%), sin embargo, las entidades de la zona de influencia que también podrían hacer uso de las instalaciones del FIT son Veracruz (16%), Chiapas (11%), Tabasco (5%) y Campeche (3%).
2. Se identificaron 125,182 establecimientosy/o empresas que pudieran hacer uso de las instalaciones del FIT para el transporte de carga de los sectores de la construcción, minería, a*gropecuario, manufacturero y desechos.*

Aunque la población potencial pudiera estar afectada por diversos factores económicos, sociales e incluso de logística por las condiciones de las vías, este análisis puede dar una idea clara del beneficio que representa contar con una infraestructura en óptimas condiciones de uso seguro y eficiente que impacte directamente en la disminución del costo de traslado de bienes intermedios y finales que pueden favorecer directamente a la población de la región Sureste de nuestro país.

**Población Objetivo**

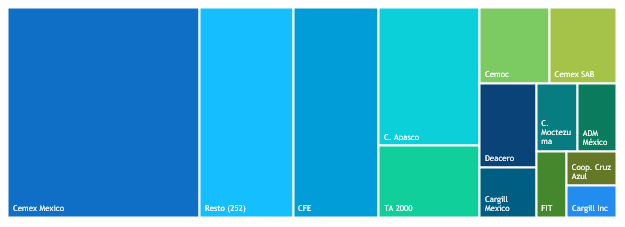
Con base en la definición de población potencial señalada al inicio de este apartado, se estima la población objetivo del Pp E022. Al respecto es importante señalar que el transporte ferroviario, resulta una de las alternativas para los establecimientos y empresas que se encuentran dentro de la zona de influencia de la infraestructura del FIT (asignada e impuesta), es por ello que no es posible programar con exactitud la población que el programa busca atender.

Con la finalidad de hacer una estimación de este tipo de población se recurrió a los registros históricos con que cuenta el FIT con la finalidad de que a partir de los establecimientos y empresas que el programa ha atendido y que de acuerdo con sus necesidades logísticas han recurrido a los servicios del FIT para atender sus necesidades, hacer una estimación de los posibles establecimientos o empresas que el programa considerara para atender en el futuro.

Retomando la información señalada en párrafos anteriores, durante el periodo 2007-2015, se identificaron más de 82 tipos de productos transportados por el FIT, el mayor volumen se concentra tan sólo en 10 productos que representan el 96% del volumen total de carga. La cual comprendió principalmente carga de los sectores de la construcción, minería, agricultura y alimentos.

En cuanto a los establecimientos y/o empresas atendidos, en el mismo periodo, se tiene información de que estos ascienden a 265, los cuales han transportado 10,791,502 toneladas. Sin embargo, por volumen de carga, se puede identificar que el 95% de la carga se concentra sólo en 40 empresas, de las cuales 13 representan casi el 85% de la carga transportada entre 2007-2015. A continuación se presentan los establecimientos y empresas referidos.

Gráfica 7. Distribución de la carga por Tipo de Empresa/Establecimiento 2007-2015

*Fuente: UNAM-IIS con información del FIT*

Considerando la frecuencia con la que utilizan el servicio de transporte de carga que ofrece el FIT, y tomando como criterio a establecimientos y/o empresas que hayan utilizado más de un año el servicio de transporte de carga en los últimos tres años, se pudo cuantificar que han sido **37** los que el programa pudiera atender hacia el futuro. Esta población constituye la **población objetivo**.

Con base en lo anterior se pueden identificar las características de los posibles clientes, considerando en todo momento que el servicio de transporte de carga del FIT, se refiere a una de las alternativas de transporte que tienen las empresas para el traslado de las mercancías compitiendo directamente con otro modo de transporte (de carga), por lo que las decisiones de transporte dependen del servicio ofrecido, así como del costo, tiempo y seguridad en el traslado y no necesariamente de características propias de las empresas.

En suma, las características de las empresas que utilizan el transporte de carga en la infraestructura a cargo del FIT son las siguientes:

1. ***Se encuentran en la zona de influencia de la infraestructura del FIT (Puebla, Oaxaca, Yucatán, Veracruz, Chiapas, Tabasco y Campeche)***
2. ***Tienen altos volúmenes de transporte (los principales clientes del FIT realizaron traslado de mercancías de al menos 2,000 toneladas anuales).***
3. ***Se encuentran en los sectores de: construcción, manufacturero y agropecuario.***

## Anexo 3: Indicadores

Tabla 52. Indicadores del Programa Presupuestal E022

| **Nivel de Objetivo** | **Nombre del Indicador** | **Método de Calculo** | **Claro** | **Relevante** | **Económico** | **Monitoreadle** | **Adecuado** | **Definición** | **Unidad de Medida** | **Frecuencia de Medición** | **Línea Base** | **Metas** | **Comporta- miento del indicador** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Fin | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria | Los datos provienen de encuestas realizadas por el Foro Económico Mundial. Para el ICG evalúa 12 pilares realizando un ranking de acuerdo a ponderaciones para cada uno de ellos. El pilar 2 se refiere a la infraestructura y se compone de 9 subpilares, de los cuáles, el tercero se refiere a la Calidad de la Infraestructura Ferroviaria. | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| Propósito | Porcentaje de toneladas por km transportadas por el FIT | (Toneladas por kilómetro transportadas en el FIT /Toneladas por kilómetro estimadas a transportar en el FIT) x100 | Si | No | Si | Si | No | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| Componentes | Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT | ((Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t/ Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t-1)-1)\*100 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía. | ((Número de accidentes atribuibles al estado de la vía de la infraestructura asignada e impuesta al FIT en el año t/total de accidentes en el año t-1)-1)x100 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| Actividades | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria | (Kilómetros de vía rehabilitada según norma/kilómetros de vía programados) x100 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria | (Kilómetros de vía rehabilitada según norma/kilómetros de vía programados) x100 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |

## Anexo 4: Metas del Programa

Tabla 53. Metas del Programa Presupuestal E022

| **Nivel de Objetivo** | **Nombre del Indicador** | **Meta[[22]](#footnote-22)** | **Unidad de Medida** | **Justificación** | **Orientada a impulsar el desempeño** | **Justificación** | **Factible** | **Justificación** | **Propuesta de Mejora de la Meta** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Fin | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria | 0 | Si |  | Si | Se establece un valor de meta para 2017 de 3.38 lo que asegura un esfuerzo en este indicador hacia mejorar su desempeño. | Si | El FIT como responsable de la operación del programa determina la factibilidad de la meta. | Sin comentarios |
| Propósito | Porcentaje de toneladas por km transportadas por el FIT | 12.5 | Si |  | Si | Se establece un valor de meta para 2017 de 3.38 lo que asegura un esfuerzo en este indicador hacia mejorar su desempeño. | Si | El FIT como responsable de la operación del programa determina la factibilidad de la meta. | Incorporar supuestos que se refieran a factores externos en este nivel de la MIR. |
| Componentes | Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT | 25 | Si |  | Si | El valor de las metas intermedias indica un incremento en la velocidad promedio. De acuerdo a su método del cálculo el indicador busca lograr el objetivo de incremento en la velocidad. | Si | La factibilidad de las metas requiere, por un lado, que se incrementen los programas de rehabilitación y conservación, así como una reducción de los accidentes | Incorporar supuestos que se refieran a factores externos en este nivel de la MIR. |
| Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía. | 0 | Si |  | Si | El valor de las metas intermedias indica que se buscará un descenso en el número de accidente y por ende, en la tasa de accidentabilidad. De acuerdo a su método del cálculo este está diseñado para lograr las metas establecidas. | Si | El FIT como responsable de la operación del programa determina la factibilidad de la meta. | Incorporar supuestos que se refieran a factores externos en este nivel de la MIR. |
| Actividades | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria | 100 | Si |  | Si | Si bien se refiere a un indicador de eficacia en dónde las metas se programan de acuerdo a los tiempos y recursos destinados para este fin, se requiere de un esfuerzo para su logro en cada año | Si | De acuerdo a las metas programadas por el FIT, el indicado es factible de lograrse | Sin comentarios |
| Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de infraestructura ferroviaria | 100 | Si |  | Si | Si bien se refiere a un indicador de eficacia en dónde las metas se programan de acuerdo a los tiempos y recursos destinados para este fin, se requiere de un esfuerzo para su logro en cada año | Si | De acuerdo a las metas programadas por el FIT, el indicado es factible de lograrse | Sin comentarios |

## Anexo 5: Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados

Tabla 54. Propuesta de Mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestal E022

| **Nivel** | **Objetivos** | **Denominación** | **Método de Cálculo** | **Unidad de Medida** | **Tipo-Dimensión-Frecuencia** | **Justificación** | **Medios de Verificación** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **FIN** | Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social mediante la conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) en condiciones de uso operativo seguro y eficiente para atender a sus usuarios. | Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria. | Los datos provienen de encuestas realizadas por el Foro Económico Mundial. Para el ICG evalúa 12 pilares realizando un ranking de acuerdo a ponderaciones para cada uno de ellos. El pilar 2 se refiere a la infraestructura y se compone de 9 subpilares, de los cuáles, el tercero se refiere a la Calidad de la Infraestructura Ferroviaria. | Índice | Estratégico-Eficacia-Anual | El Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria permite medir de manera más precisa la contribución del programa al objetivo sectorial de contar con infraestructura ferroviaria competitiva en cuanto a los costos y seguridad ya que, mide de forma integral la calidad del sistema a nivel país, así como su eficiencia en el transporte. | http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/economies/#economy=MEX  El informe se publica de forma anual en la página del WEF.  Se publica a partir de 1979. |
| **PROPÓSITO** | Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia del FIT cuentan con un servicio de transporte de carga seguro y eficiente para el desarrollo de sus actividades económicas | Costo promedio por tonelada transportada. | Costo anual operativo/Número de toneladas transportadas anualmente. | Costo | Estratégico-Eficiencia-Anual | El indicador permite medir la eficiencia a través el costo promedio de tonelada transportada. Se espera que su comportamiento sea descendente. | Estados Financieros que se encuentran en la Gerencia de Finanzas y los Reportes de tráfico que se encuentran en el Departamento de Tarifas del FIT |
| **COMPONENTES** | A. Operación Eficiente de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT. | ((Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t/ Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t-1)-1)\*100. | Porcentaje | Gestión-Eficiencia-Semestral | El indicador retoma los resultados de los trabajos de conservación y rehabilitación lo que a su vez impacta de manera positiva en la velocidad promedio de operación y favorece un mayor aprovechamiento de la infraestructura asignada e impuesta al FIT. | Reportes de tráfico que se encuentran en el Departamento de Tarifas del FIT |
| Nivel de accidentabilidad atribuible al estado de la vía. | ((Número de accidentes atribuibles al estado de la vía de la infraestructura asignada e impuesta al FIT en el año t/Número de accidentes atribuibles al estado de la vía de la infraestructura asignada e impuesta al FIT en el año t-1)-1) x100. | Porcentaje | Estratégico-Eficiencia-Anual | El indicador resulta relevante para medir tanto os costos de rehabilitación en caso de accidentes, así como los tiempos de traslado por incidencias. | Reportes Estadísticos generados por el Área de Seguros y Fianzas |
| **ACTIVIDADES** | Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. | Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria según norma. | (Kilómetros de vía conservados según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de red ferroviaria programados) x100. | Porcentaje | Gestión-Eficacia-Trimestral | Para asegurar la operación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT se requiere que se lleven a cabo los trabajos de conservación. | Contratos de obra y estimaciones que se encuentran en la Subdirección de Operación |
| Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria según norma. | (Kilómetros de vía rehabilitada según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de vía programados) x100. | Porcentaje | Gestión-Eficacia-Trimestral | Para asegurar la operación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT se requiere que se lleven a cabo los trabajos de rehabilitación. | Contratos de obra y estimaciones que se encuentran en la Subdirección de Operación |

## Anexo 6: Complementariedades y Coincidencias entre programas presupuestarios

Tabla 55. Complementariedades y Coincidencias entre Programas Presupuestales

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nombre del Programa | Modalidad | Dependencia | Propósito | Población Objetivo | Tipo de Apoyo | Cobertura Geografía | Fuentes de Información | ¿Con cuáles programas federales coincide? | ¿Con cuales programas federales se complementa? | Justificación |
| K040 - Proyectos de Infraestructura Ferroviaria | K | SCT | Usuarios del Sistema Ferroviario Nacional cuentan con una infraestructura ferroviaria que permita transportar los productos nacionales con seguridad y eficiencia elevando su productividad y competitividad para impulsar el desarrollo económico y social. | Usuarios de la red ferroviaria |  |  |  |  | E011/E022 | El programa K040 permite la creación de nueva infraestructura así como la rehabilitación de la ya existente. Al hacerlo permite mejorar la operación del FIT lo que incide sobre la seguridad, los tiempos de traslado y los costos del traslado de mercancías. |

## Anexo 7: Principales Fortalezas, retos y recomendaciones

Tabla 56. Principales Fortalezas, Retos y Recomendaciones

| **Tema de Evaluación de Diseño** | **FODA** | **Referencia (Pregunta)** | **Recomendación** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Fortaleza y Oportunidad** | | | |
| Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa | **Fortaleza**  El Pp tiene justificación para su creación, y esta se refiere a un problema público a revertir. | 1 |  |
| Contribución del programa para el cumplimiento de las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados | **Fortaleza**  El Pp se encuentra vinculado adecuadamente con la planeación nacional y sectorial | 5 |  |
| Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo | **Oportunidad**  Identificar oportunamente a la población potencial y objetivo del Pp | 6 | Diseñar estrategias de atención para la población objetivo, así como para la potencial y así maximizar el uso de la infraestructura ferroviaria asignada e impuesta al FIT. |
| Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados | **Oportunidad**  Falta de medios de recopilación de información en tiempo real para el seguimiento del servicio de transporte de carga del FIT. | 11 | Contar con herramientas para el seguimiento de cada uno de los servicios que ofrece el FIT, permitiría desarrollar indicadores más precisos para medir el resultado de su operación. |
| Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros Programas Presupuestales | **Oportunidad**  Considerar obtener recursos del Pp K040. | 20 | Considerar contar con los recursos de inversión provenientes de K040 permitiría contar con una infraestructura en mejores condiciones de uso operativo y seguro. |
| **Debilidad o Amenaza** | | | |
| Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa | **Debilidad**  El Pp no identifica la población objetivo a atender para justificar la magnitud del problema. | 1 | Con base en la información institucional, definir la población potencial y objetivo. |
| Contribución del programa para el cumplimiento de las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados | **Amenaza**  El Pp puede ver afectada su contribución a las metas nacionales y sectoriales por amenazas climatológicas. | 5 | Realizar un adecuado Plan de Administración de riesgos. |
| Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo | **Debilidad**  El programa no define a su población potencial y objetivo. | 6 | Utilizar los instrumentos de recolección de información institucional y pública disponible para estimar la población potencial y objetivo del Pp. |
| Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados | **Debilidad**  El indicador a nivel Propósito ofrece información parcial para medir el logro del mismo | 7 | Modificar el indicador a este nivel para que refleje la eficiencia del servicio de transporte de carga. |

*Fuente: UNAM-IIS*

## Anexo 8: Fuentes de Información

Tabla 57. Fuentes de Información

|  |
| --- |
| **Documentos Consultados** |
| *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). Recuperado de:* [*http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/cn16.pdf*](http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/cn16.pdf) |
| Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal [DGTFM] (s/d), *Semblanza Histórica*, consultado en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Semblanza_Historica/DGTFM_Historia.pdf> |
| Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. [FIT] (2011)*, Manual de Organización, México* |
| Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. [FIT] (2016)*, MIR, México* |
| *Ley Reglamentaria del Sistema Ferroviario [LRSF] (2016),* Cámara de diputados, México |
| *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018* [PND] (2013), Presidencia de la República, México |
| Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) [2012], *Libro Blanco*. Ferrocarril Chiapas-Mayab. Vías Generales de Comunicación Ferroviaria Chiapas-Mayab, SCT– Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM), México. |
| Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) [2009], *Reglamento interior,* México |
| *Programa Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones (PIITC) 2013-2018*, consultado en <http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326590&fecha=13/12/2013> |
| *Programa Nacional de Infraestructura* (PNI) 2014-2018, consultado en <http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014> |
| *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018* (PSCT), consultado en <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf> |
| Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP] (2015), *Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados 2015*, México. |

## Anexo 9: Ficha técnica con los datos generales del evaluador externo y el costo de la evacuación

Tabla 58. Ficha Técnica con los datos generales de la evaluación

|  |  |
| --- | --- |
| **Nombre o denominación de la evaluación** | Evaluación en Materia de Diseño |
| **Nombre del programa evaluado** | E-022 Operación y Conservación de infraestructura ferroviaria |
| **Ramo** | 9 – Comunicaciones y Transportes |
| **Unidad(es) responsable(s) de la operación del programa** | J3L – Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. |
| **Servidor(a) público(a) responsable del programa** | Ing. Gustavo Baca Villanueva |
| **Año del Programa Anual de Evaluación (PAE) a la que corresponde, o en su caso, si es evaluación complementaria** | Programa Anual de Evaluación 2016 |
| **Instancia de coordinación de la evaluación (SHCP)** | SHCP |
| **Año de término de la evaluación** | 2016 |
| **Tipo de evaluación** | Evaluación en materia de Diseño |
| **Nombre de instancia evaluadora** | Instituto de Investigaciones Sociales – Universidad Nacional Autónoma de México |
| **Nombre del coordinador(a) de la evaluación** | Mtro. Carlos López Alanís (Coordinador de la Evaluación) |
| **Nombre de los(as) principales colaboradores(as)** | Mtra. Lorena Turquie Castillo  Lic. Ulises Alcántara Pérez  Lic. Amparo Vásquez Valdez  Lic. Joana Teniente Cruz  Urb. David Salinas García  Lic. Ma. Guadalupe Benitez Toriello  Lic. Verónica A. del Valle Urbina  Lic. Karina Guadalupe Cruz Arévalo  Lic. Olivia Plata Garbutt  Lic. Leonel López Alanís |
| **Nombre de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación** | *Dirección de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT* |
| **Nombre del (de la) titular de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación** | *Lic. Miriam Selene Velázquez Sedan* |
| **Nombres de los(las) servidores(as) públicos(as), adscritos(as) a la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación, que coadyuvaron con la revisión técnica de la evaluación** | *Lic. Miriam Selene Velázquez Sedan* |
| **Forma de contratación de la instancia evaluadora** | *Artículo 1º Asignación Directa* |
| **Costo total de la evaluación** | *$338,000.00 IVA incluido* |
| **Fuente de financiamiento** | *“Recursos fiscales”* |

1. *Las ZEE han sido concebidas para impulsar el desarrollo de las regiones con mayor rezago con un potencial productivo y logístico que, por diversas barreras estructurales, no ha sido debidamente aprovechado y que pueden constituirse como polos de desarrollo económico generando oportunidades de mejora social para en el largo plazo impactar en la reducción de la pobreza en la que viven las poblaciones de la región sur del país.* [↑](#footnote-ref-1)
2. *http://www.ferroistmo.com.mx/pagina-ejemplo/* [↑](#footnote-ref-2)
3. En el Anexo 2, se hace una estimación de la población potencial y objetivo con base en las bases de datos que genera el FIT [↑](#footnote-ref-3)
4. *La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo (CPEUM, 2016).* [↑](#footnote-ref-4)
5. *En el reporte 2015 – 2016 México ocupa el lugar 56 entre las 144 economías evaluadas.* [↑](#footnote-ref-5)
6. *SHCP. (2015). Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados 2015, pág.26* [↑](#footnote-ref-6)
7. *Unidad económica que, en una sola ubicación física, asentada en un lugar de manera permanente y delimitada por construcciones e instalaciones fijas, combina acciones y recursos bajo el control de una sola entidad propietaria o controladora para realizar transacciones orientadas a prestar servicios a terceros por cuenta propia (INEGI).* [↑](#footnote-ref-7)
8. *Unidad económica que, bajo una sola entidad propietaria o controladora, combina acciones y recursos para realizar las actividades de producción de bienes, compra-venta de mercancías o prestación de servicios, sea con fines mercantiles o no (INEGI).* [↑](#footnote-ref-8)
9. *Esta definición atendiendo los indicadores relativos a pobreza multidimensional para no excluir entidades que tienen poca población.* [↑](#footnote-ref-9)
10. *Las ZEE tienen como objetivo el impulso al crecimiento económico sostenible para disminuir la pobreza, proveer de servicios básicos y expandir las oportunidades de vidas saludables y productivas, a través del fomento de la inversión, la productividad, la competitividad, el empleo y una mejor distribución del ingreso.* [↑](#footnote-ref-10)
11. *http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/documentos-del-sector-2013-2018/informes/informes-de-labores/* [↑](#footnote-ref-11)
12. *http://www.ferroistmo.com.mx/estudios-y-opiniones/* [↑](#footnote-ref-12)
13. *SHCP. (2015). Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados* [↑](#footnote-ref-13)
14. *Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, (SHCP, 2015)* [↑](#footnote-ref-14)
15. *DGTFM, s/d* [↑](#footnote-ref-15)
16. *Artículo 1º LRSF (2016)* [↑](#footnote-ref-16)
17. *Norma Oficial Mexicana, Telecomunicaciones-Radiocomunicación- Especificaciones técnicas de los equipos de trasmisiones destinados al servicio móvil de radiocomunicación especializada de flotillas.* [↑](#footnote-ref-17)
18. *Par la cuantificación del cumplimiento se consideran los siguientes parámetros (1=cumple; 0.5=cumple parcialmente y 0=no cumple)* [↑](#footnote-ref-18)
19. *El término “relevancia del indicador” se refiere a la precisión con la que puede medir al objetivo en cada uno de los niveles de la MIR, no necesariamente que el objetivo no sea relevante para la obtención de los resultados del programa.* [↑](#footnote-ref-19)
20. *La diferencia de calcula respecto a la valoración mayor que es 4.* [↑](#footnote-ref-20)
21. *La diferencia de calcula respecto a la valoración mayor que es 4.* [↑](#footnote-ref-21)
22. *Meta Intermedia del Sexenio* [↑](#footnote-ref-22)