



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
DIVISIÓN DE ESTUDIOS PROFESIONALES

Evaluación en materia de Diseño

Ejercicio fiscal 2020

**Pp: E022 – Operación y conservación de
infraestructura ferroviaria**

Informe Final



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
DIVISIÓN DE ESTUDIOS PROFESIONALES

Contenidos

RESUMEN EJECUTIVO	1
INTRODUCCIÓN	6
I.-Características del Programa	10
II. Problema o necesidad pública	14
a) Verificación del Diagnóstico	14
B) Identificación del problema	16
Sección III. Diseño de la propuesta de atención	22
a) Objetivos.....	22
b) Bienes y servicios	24
c) Poblaciones.....	25
d) Experiencia de atención	27
e) Selección de alternativas	29
Sección VI. Diseño operativo	30
a) Cobertura.....	30
b) Criterio de elegibilidad	32
c) Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios.....	34
d) Padrón	38
e) Transparencia y rendición de cuentas	39
f) Presupuesto.....	42
Sección V. Consistencia programatica y normativa	43
Sección VI. Contribución a objetivos de planeación nacional	45
Sección VII. Complementariedades, similitudes y duplicidades	47
Sección VIII. Instrumento de Seguimiento del desempeño	48
Sección IX: Valoración final del diseño del Pp	56
a) Valoración cuantitativa global	56
b) Valoración cualitativa del Pp	57
Sección X. Analisis FODA	59
Sección XI. Conclusiones generales	67
XII. Anexos	70

RESUMEN EJECUTIVO

La presente Evaluación en materia de Diseño aplicada al Programa Presupuestario (Pp) E022 *“Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”*, programa a cargo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A de C.V. (FIT), y se realizó en el marco del Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de la Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2021 (PAE 2021), emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y el Consejo Nacional para la Evaluación de la Política Social (CONEVAL), y se desarrolla con base en los Términos de Referencia (TdR) publicados por la SHCP para tal fin.

El desarrollo del Pp tiene como objetivo la prestación de un servicio de transporte de carga que responde a la demanda de las unidades económicas que se encuentren en el área de influencia de la vía asignada al FIT, su clave es O22 y se radica en el Ramo 47 entidades no sectorizadas, su modalidad es E *“prestación de servicios”*, se orienta a la prestación de servicios públicos en materia de Desarrollo Económico, función de Transporte y Subfunción Transporte por ferrocarril.

El Pp estuvo sectorizado originalmente al Ramo 09 – Comunicaciones y Transportes, para posteriormente formar parte de la estructura programática del Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y el año que inicio la operación fue en 2021 de acuerdo con la sectorización actual del programa.

De acuerdo con su diagnóstico, el Pp definió su problema público como: *“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”* por lo que define a la población objetivo *“Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT”* y las cuantifica en 37 empresas que son las que el Pp tiene programado atender en el ejercicio fiscal. En este sentido, el Pp se alinea al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en el eje general de *“Economía”* y al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec en su objetivo 1 *“Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec”*.

En el mismo documento de diagnóstico, el Pp define una población objetivo cuantificada en unidades económicas (establecimientos y/o empresas), siendo la población potencial *“Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que, por su operación, capacidad económica, logística, etc., son altamente susceptibles de requerir los servicios de transporte y llevar una relación contractual con el FIT”*, que se cuantifican en 125,182 unidades económicas y la población objetivo se cuantificó en 37, que son las que el Pp tiene programado atender para el ejercicio fiscal abordado.

Por otro lado, se tuvo evidencia en el Presupuesto de Egresos de la Federación el Presupuesto aprobado del Pp de los últimos 3 ejercicios fiscales, obteniendo un presupuesto aprobado en el ejercicio fiscal 2020 de \$878,456,494.

Considerando que el Pp ha modificado su sectorización y por lo tanto, su orientación estratégica, que se puede observar en los cambios en su alineación a los instrumentos de planeación nacional y regional, se consideró necesario realizar una evaluación de diseño con el objeto de analizar y valorar el diseño del Pp E022 *“Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”*, partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y valoración de sus elementos conceptuales y operativos a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar la mejora continua del Pp y cuyos objetivos específicos fueron analizar el problema o necesidad pública que justifica la creación o cambio sustancial del Pp, así como analizar la pertinencia de su diseño respecto al problema o necesidad pública que busca atender, analizar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad vigente aplicable, analizar la contribución del Pp al cumplimiento de los objetivos de la

planeación nacional y estratégicos, así como identificar posibles complementariedades o similitudes, riesgo de duplicidades con otros Pp de la APF y analizar la consistencia del Instrumento de Seguimiento del Desempeño respecto al diseño del Pp E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”.

2

Para el desarrollo del proceso de evaluación del Pp se analizó la normatividad federal y se consideró la información solicitada y proporcionada por el FIT, con base en esto, los **principales hallazgos** de la evaluación realizada al Pp E022 se señalan a continuación con base en los apartados de la evaluación:

1. Problema o necesidad pública:

- En el diagnóstico del programa se desarrollan todas las secciones del documento Aspectos a considerar emitidos por la SHCP y el CONEVAL, sin embargo, presentó limitaciones en el desarrollo de algunas secciones, como son el análisis de alternativas, así mismo, se identificó información limitada sobre la operación de acuerdo a la modalidad, no se tuvo evidencia de las unidades económicas atendidas, así como no identifica la sección relativa al presupuesto por capítulo de gasto.
- En cuanto al problema o necesidad pública que busca atender, se identificó que es claro y está planteado como un hecho negativo y se tuvo evidencia de la población objetivo la cual se sustenta en documentos oficiales; en lo referente a los efectos diferenciados se constató que el programa identifica los grupos territoriales enfocándose principalmente en la región sur-sureste de nuestro país, y considera las líneas Z, K y FA en donde opera el FIT, en cuanto a las causas y efectos que considera el programa, cumple con todos los criterios mencionados en el apartado, puesto que está identificado en un árbol de problema, donde se muestra la lógica causal y análisis diferenciado entre sus causas y efectos.

2. Diseño de la propuesta de atención:

- Es importante mencionar que se identificó una inconsistencia con el documento de Diagnóstico y la MIR en cuanto al enfoque del Pp, mientras en el documento de diagnóstico se refiere a la prestación de un servicio de transporte de carga eficiente, en el MIR se refiere al estado en uso operativo de la vía asignada al FIT, se consideró dicha información para el desarrollo de las preguntas correspondientes.
- El objetivo central (Propósito) del Pp identifica la población objetivo, el cambio que busca generar, como es la operación y conservación de las vías ferroviarias asignadas al FIT, el servicio de transporte, de carga será eficiente, así mismo se identifica la importancia de mejorar la conectividad, competitividad y abatimiento de los costos de transporte, principalmente para el crecimiento de las Actividades económicas que dependen de este medio de transporte.
- En cuanto a los bienes y/o servicios (componentes) del Pp son necesarios para el logro del objetivo, referente a su factibilidad de la entrega del bien, en el mismo sentido se identificó que el bien que entrega el programa contribuye de manera significativa al logro del Propósito.
- Las poblaciones, objetivo y atendida están correctamente identificadas, sin embargo, no son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, por lo que el equipo evaluador recomienda incorporar la cuantificación de la población objetivo en el análisis del problema.
- En cuanto a la justificación teórica o empírica documentada, el Pp presenta evidencia que valida el mecanismo causal que sustenta el diseño del Pp.

3. Diseño operativo:

- El Pp no cuenta con un documento donde muestra su estrategia de cobertura.
- No se tuvo evidencia de los criterios de elegibilidad para la selección de la población objetivo, por lo que el equipo evaluador recomienda fortalecer las secciones de identificación y caracterización de la población potencial y objetivo, donde se explique cómo se consideran la selección de las ubicaciones geográficas.
- Se identificó que el programa considera criterios prioritarios para la selección de grupos de territorios de país, que en este caso tiene influencia directa en la región sur-sureste de nuestro país, sin embargo, no se encuentran debidamente documentados.
- El Pp considera procedimientos diferenciados para la atención de riesgos de afectaciones a la infraestructura.
- En cuanto a los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite de solicitudes de los bienes y/o servicios, el Pp no cuenta con dichos documentos, así mismo no se tuvo evidencia de algún procedimiento documentado para la entrega del servicio de transporte de carga, por lo que el equipo evaluador recomienda integrar un Manual de Procedimientos.
- Referente al padrón de beneficiarios sólo se tiene evidencia a través de una base de datos de las unidades económicas, donde se identificó el tipo de bien otorgado y se encuentra sistematizada, sin embargo, no se identificaron las características de la población atendida.
- Referencia a la transparencia y rendición de cuentas, el Pp cuenta con su propio portal de transparencia en donde se identificaron los apartados de la normatividad, pero no cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.
- No se tuvo evidencia de la participación ciudadana, pero el programa sí fomenta el uso de tecnología de la información en materia de transparencia, así como integra la información financiera sobre su presupuesto asignado y los resultados de los indicadores. Finalmente, en el documento de Analíticos del Presupuesto de Egresos de la Federación se tuvo evidencia de la asignación que tuvo el programa, distribuida por capítulos.

4.- Consistencia programática normativa:

- La modalidad presupuestal del Pp es E “Prestación de servicios públicos”, la cual es consistente con el objetivo del programa, en el mismo sentido se identificó que los documentos, estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención del Pp.

5.- Contribución a objetivos de la planeación nacional:

- El Propósito del programa se alinea al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, en su apartado 3. “Economía”, específicamente a *“detonar el crecimiento”* que está asociado al *“Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec”*, siendo uno de sus objetivos *“impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (...).”*
- Se identificó una clara vinculación al Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024, específicamente al objetivo 1 *“Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec”*, en su estrategia prioritaria 1.2 *“Fortalecer la infraestructura productiva en materia de transporte, logística, energía, hidrocarburos y telecomunicaciones para garantizar el desarrollo integral de la región y detonar el bienestar de la población del Istmo de Tehuantepec “* y la acción puntual

“Impulsar el mejoramiento y la modernización de infraestructura ferroviaria en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec”,

- En cuanto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible se identificó una vinculación directa al Objetivo 9. *“Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación”* y al Objetivo 11 *“Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”*.

4

6. Complementariedades, similitudes y duplicidades:

- Se identificó que el programa se complementa con el Pp K040 *“Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros”*, perteneciente al FIT, del ramo 09 *“Comunicaciones y Transporte”*.

7. Instrumento de Seguimiento de Desempeño (ISD):

- La información de la MIR del Pp es relevante sobre la generación y entrega de sus componentes y en cuanto a la gestión de sus principales actividades, en el mismo sentido, los indicadores que integran la MIR del Pp cumplen con la mayoría de los atributos deseables en la materia (son claros, relevantes, económicos y adecuados), pero no se tuvo evidencia de la mayoría de los medios de verificación, , por lo que el equipo evaluador recomienda que sean publicados en la página de internet del FIT.
- Con respecto a las metas de los indicadores se tuvo evidencia de estas a partir de las fichas técnicas del programa, donde se identificó en la mayoría de los indicadores que cumplen con estar orientados al desempeño, así como de ser factibles.

Por lo anterior, el análisis arroja las siguientes valoraciones (en la escala del 1 al 4) para cada apartado: i) Problema o necesidad pública (3.25); ii) Diseño de la Propuesta de Atención (3.25); iii) Diseño operativo (1.80); iv) Consistencia programática y normativa (4.00); v) Contribución a objetivos de planeación nacional (4.00) y vii) Instrumento de Seguimiento del desempeño (3.00), por lo que la valoración global de esta evaluación de diseño para el Pp es de **2.67**.

A partir del análisis realizado el evaluador propone las siguientes recomendaciones:

1. Actualizar el documento de diagnóstico haciéndolo consistente con la formulación de la MIR. Lo anterior implica la modificación del enfoque del Pp desde la definición del problema y el posterior desarrollo de la MML.
2. Con base en el ISD presentado para la evaluación, el equipo evaluador recomienda reformular la población objetivo enfocándose en la infraestructura ferroviaria que tiene como unidad de medida kilómetros lineales. Con base en lo anterior, modificar la cuantificación de las áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida, así como la estimación de cobertura del Pp.
3. Incorporar en el documento de diagnóstico la estrategia de cobertura del Pp considerando la modificación de población objetivo.
4. Incluir en el Diagnóstico criterios de elegibilidad de la población objetivo que consideren al menos, las restricciones establecidas en el Reglamento del Sistema Ferroviario
5. Documentar los procedimientos para recibir, registrar y dar trámites a las solicitudes de los bienes y/servicios, así como para la entrega de servicio de carga.
6. Incorporar en la sección de Análisis de Alternativas la evaluación de diversas propuestas de solución con base en criterios tales como a) costo de implementación; b) viabilidad técnica; c) capacidad institucional, d) impacto institucional, entre otros.
7. Generar sinergias con el programa K040 con el que es complementarios el desarrollo de puntos de interconexión logística con el transporte de carga y en su caso, con los proyectos que desarrollarán en el sureste del país, específicamente el Tran Maya en su modalidad de carga.

8. Incluir en la página de internet del FIT los medios de verificación de los indicadores del ISD que permitan la comprobación externa.

La evaluación gubernamental ha adquirido gran relevancia en la medida que el proceso de consolidación democrática detona y promueve la búsqueda de una mayor participación ciudadana en el desarrollo de las políticas públicas, una creciente transparencia en la acción gubernamental, así como la mejora en la rendición de cuentas por parte de las instituciones que ejercen recursos públicos, entre otros.

En el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) 2008, es que inició a hablar de la instrumentación de un Presupuesto basado en Resultados (PbR), además de emitirse el Acuerdo por el que se establecen las disposiciones generales del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) en apego a lo establecido en la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) que define al SED como sistema para la valoración objetiva del desempeño de los programas, bajo principios de verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos, con base en indicadores estratégicos y de gestión.

Dicho lo anterior, y considerando el cumplimiento con las disposiciones contenidas en el Programa Anual de Evaluación (PAE) para el ejercicio fiscal 2021, se determinó realizar una evaluación externa en materia de Diseño al Pp E022 *“Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”*, cuya Unidad Responsable es el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.

La modalidad Pp es E *“prestación de servicios”*, Ramo 47 Entidades no Sectorizadas, el cual define el problema público como: *“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”*, por lo que la población objetivo se encuentra definida de la siguiente manera: *“Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT”* y las cuantifica en 37 empresas. Por otro lado, la población potencial la define como: *“Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que, por su operación, capacidad económica, logística, etc. son altamente susceptibles de requerir los servicios de transporte y llevar una relación contractual con el FIT”* que se cuantifican en 125,182. Así mismo, el programa se alinea al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en el eje general de *“Economía”* y al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec en su objetivo 1 *“Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec”*, en cuanto al presupuesto, se obtuvo un presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal 2020 de \$878,456,494.

La evaluación en materia de Diseño, tiene los siguientes objetivos: *a) analizar el problema o necesidad pública que justifica la creación o cambio sustancial del Pp; b) analizar la pertinencia del diseño del Pp respecto al problema o necesidad pública que busca atender; c) Analizar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad vigente aplicable; d) analizar la contribución del Pp al cumplimiento de los objetivos de la planeación nacional y estratégicos; e) identificar posibles complementariedades o similitudes, así como riesgo de duplicidades con otros Pp de la APF, y f) analizar la consistencia del Instrumento de Seguimiento del Desempeño respecto al diseño del programa.*

1. Características generales del Programa presupuestario:

En el primer apartado, se realiza la descripción de la problemática que pretende atender, la identificación y cuantificación de la población potencial y objetivo, su alineación con los instrumentos de planeación estratégica a los distintos niveles, la estructura de la MIR y la evolución del presupuesto asignado, principalmente.

2. Problema o necesidad pública

En el segundo apartado, se analiza la existencia de un documento de diagnóstico el problema público que da origen al Pp, el problema público que atiende, la evidencia empírica y el contexto geográfico y socioeconómico en el que se desarrolla, los posibles efectos diferenciados en grupos poblacionales o geográficos, así como el análisis de sus causas y efectos a partir del árbol de problema. Con base en el análisis realizado se obtuvieron los siguientes hallazgos:

- El Pp cuenta con un documento de diagnóstico que cumple con el alcance establecido en el documento publicado por el CONEVAL y la SHCP; en este documento se define la problemática que pretende atender el Pp, siendo esta relevante con la realidad de nuestro país en materia del servicio de transporte por ferrocarril. A su vez, el Pp desarrolla el árbol de problema y el árbol de objetivo; no obstante, lo anterior, la MIR no es consistente con este desarrollo.
- A causa de lo anterior, la definición y cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo no son consistentes.

3. Diseño de la propuesta de atención

El tercer apartado analiza el objetivo central de la intervención pública de acuerdo con las características requeridas en el proceso de construcción de la MIR, los bienes y servicios que genera el Pp para el logro del objetivo central, la correcta identificación y cuantificación de la población potencial y objetivo, la justificación de la intervención pública y las alternativas evaluadas. Los principales hallazgos de este apartado fueron los siguientes:

- Aunque el objetivo (Propósito) es claro, único y se define como una solución a la problemática, este es inconsistente con lo establecido en la MR, ya que mientras en el documento de diagnóstico se refiere a la prestación de un servicio de transporte de carga eficiente, en el MIR se refiere al estado en uso operativo de la vía asignada al FIT.
- Por otro lado, no fue posible identificar el análisis a partir del cual se pudiera determinar que la alternativa seleccionada fuera la óptima para el logro del objetivo del Pp.
- En lo que respecta a los bienes y servicios que genera el Pp, en este caso servicio único, se identificó como tal, siendo factible y relevante para el logro del objetivo a nivel Propósito.
- En general, la intervención que plantea el Pp tiene una justificación sólida que atiende a una problemática relevante en la región en dónde opera y esta se encuentra documentada en el diagnóstico del PDIT.
- Sin embargo, persiste la inconsistencia en la definición entre las definiciones de la población potencial y objetivo, entre el documento de diagnóstico y el planteamiento de la MIR, mientras que en el documento de Diagnóstico la unidad de medida son las unidades económicas, en la MIR son los km lineales de la vía.
- Lo anterior conlleva a que no se plantee de manera clara la estrategia de cobertura del Pp.

4. Diseño operativo

El cuarto apartado analiza la estrategia de cobertura del Pp y los elementos necesarios para alcanzar sus metas, los criterios de elegibilidad para la selección de la población objetivo, y en su caso, la diferenciación de acuerdo con condiciones geográficas o socioeconómicas. Asimismo, se indaga sobre la presencia de procedimientos para la recepción, registro, y trámite de las solicitudes de servicios del Pp, así como para la entrega de estos.

Adicionalmente, se analiza la existencia de un padrón de beneficiarios y de los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas, así como el presupuesto asignado para la generación de los bienes y servicios que entrega el Pp. Los hallazgos fueron los siguientes:

- El Pp, establece de manera indirecta su priorización territorial ya que la infraestructura se encuentra en el sureste del país, por lo que tiene una orientación clara desde el punto de vista territorial.
- El Pp considera procedimientos diferenciados los cuales se refieren a la calendarización y formación de las actividades de conservación, ubicando los riesgos de afectaciones a la infraestructura.
- A partir de las unidades económicas que atiende, el Pp integra información de manera sistematizada que permite conocer el tipo de bien y/o servicio otorgado a la población atendida.
- En cuanto a la transparencia y rendición de cuentas, en donde se muestran los resultados del Pp, sus indicadores, los recursos asignados para su operación.
- Por otro lado, no se contó con la evidencia suficiente para identificar la estrategia de cobertura y los niveles de esta, así como los criterios de elegibilidad que permitan caracterizar, en todo caso, la población potencial.

En materia de procedimientos, no se tuvo evidencia documental sobre instrumentos para recibir, registrar y dar tramites a las solicitudes de los bienes y/servicios, así como tampoco para la entrega de servicio de carga.

5. Consistencia programática y normativa

En este apartado se analiza la correspondencia de la modalidad programática del Pp así como de la propuesta de atención respecto a los documentos estratégicos, institucionales y normativos. Para este apartado se tuvieron los siguientes hallazgos:

- Considerando que la modalidad presupuestaria del Pp es “E” prestación de servicios, esta es pertinente para el objetivo que persigue el Pp, que es precisamente la prestación del servicio de carga vía ferrocarril.
- Por su parte, en lo que respecta a la congruencia de los elementos de diseño de la intervención pública con los documentos estratégicos asociados al Pp, se identificó que existe consistencia, principalmente con el PDIT.

Acto seguido se analiza la contribución del Pp a los objetivos de la planeación nacional en el apartado *Contribución a objetivos de planeación nacional*. En este apartado se analizó la contribución del Pp al PND y a los ODS. Los hallazgos relevantes fueron los siguientes:

- El objetivo a nivel Propósito está alineado el PDIT 2020-2024 al PND, donde contribuye de manera directa con el Objetivo prioritario 1 “Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec” y en específico con la estrategia prioritaria 1.2 “Fortalecer la infraestructura productiva en materia de transporte, logística, energía, hidrocarburos y telecomunicaciones para garantizar el desarrollo integral de la región y detonar el bienestar de la población del Istmo de Tehuantepec”, en la línea de acción puntual que son: 1.2.1 “Impulsar el mejoramiento y la modernización de infraestructura ferroviaria en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec” así como a los ODS 9 y 11.
- En lo que respecta a los ODS, el Pp se alinea de manera clara con el Objetivo 11. “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”.

6. Complementariedades, similitudes y duplicidades

Por otra parte, se indicó que el Pp tiene una complementariedad -de acuerdo con los elementos del objetivo a nivel Propósito-, con el Pp K040 “Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros”, ya que ambos

tienen como objetivo contar con una infraestructura en óptimas condiciones de uso operativo que permitan la prestación de del servicio de transporte vía ferrocarril.

7. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

El último apartado analiza si el Pp está estructurado de tal forma que permita obtener información sobre los procesos del Pp, el resultado esperado en la población objetivo. En el mismo sentido se analiza si el Pp contiene indicadores que cumplan con los criterios CREMA y posteriormente si para la construcción de estos se tienen medios de verificación suficientes para su construcción. Finalmente, se analiza la forma en que están estructuradas las metas. Los hallazgos, son los siguientes:

- Se constato que el ISD que es una MIR provee la información suficiente de los principales procesos del Pp.
- Adicionalmente, el Pp genera, a partir de los procesos un servicio que se refiere a la operación y conservación de infraestructura ferroviaria y que cumple con lo establecido en la metodología para este nivel.
- El Pp genera un resultado relevante para su población y que se refiere a la prestación de un servicio oportuno y eficiente.

A partir del análisis realizado, se generaron las siguientes recomendaciones:

1. Actualizar el documento de diagnóstico haciéndolo consistente con la formulación de la MIR. Lo anterior implica la modificación del enfoque del Pp desde la definición del problema y el posterior desarrollo de la MML.
2. Con base en el ISD presentado para la evaluación, el equipo evaluador recomienda reformular la población objetivo enfocándose en la infraestructura ferroviaria que tiene como unidad de medida kilómetros lineales. Con base en lo anterior, establecer la cuantificación de las áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida, así como la estimación de cobertura del Pp.
3. Incorporar en el documento de diagnóstico la estrategia de cobertura del Pp considerando la modificación de población objetivo.
4. Incluir en el Diagnóstico criterios de elegibilidad de la población objetivo que consideren al menos, las restricciones establecidas en el Reglamento del Sistema Ferroviario
5. Documentar los procedimientos de recibir, registrar y dar tramites a las solicitudes de los bienes y/servicios, así como para la entrega de servicio de carga.
6. Incorporar en la sección de Análisis de Alternativas la evaluación de diversas propuestas de solución con base en criterios tales como a) costo de implementación; b) viabilidad técnica; c) capacidad institucional, d) impacto institucional, entre otros.
7. Incluir en la página de internet del FIT los medios de verificación de los indicadores del ISD que permitan la comprobación externa.

Tabla 1. Características del Pp 022.

Características del Pp E022.		
Antecedentes del Pp		
<p>El Gobierno de México cuenta con diversos proyectos y programas prioritarios diseñados para apoyar a los más necesitados y reactivar la economía nacional desde abajo y para todos. “Por el bien de todos, primero los pobres”, dentro de los cuales se encuentra el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT).</p> <p>El Programa para el Desarrollo del Istmo busca restablecer el bienestar de la población local, reducir el estancamiento causado por la falta de inversión y fortalecer el impulso económico, social y cultural de la región.</p> <p>Para lo cual, se creará el Corredor Multimodal que incluye el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, las carreteras y aeropuertos dentro del Istmo de Tehuantepec, lo que mejorará la conectividad de la región y favorecerá la oferta de servicios para los pueblos y comunidades del Istmo y generará menores costos y tiempos más cortos para movilizar bienes.</p> <p>El proyecto del Tren Transístmico es parte del Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, un instrumento que debe conceptuarse como una política de desarrollo regional con impactos sociales y económicos en la región sur - sureste del país.</p> <p>Este gran proyecto inaugura una nueva forma de entender y abordar el camino hacia el desarrollo nacional y es fruto de una expresión distinta de la voluntad transformadora. El proyecto Tren Transístmico consiste en la conversión de la antigua ruta ferroviaria que comunica actualmente las ciudades de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca y que contribuya al desarrollo del istmo de Tehuantepec y a la modernización de esos dos importantes puertos.¹</p>		
Identificación del Pp		
Identificación del Problema	Nombre	“Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria”
	Siglas	022
	Clave	E
	Dependencia y/o entidad Coordinadora	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A de C.V.
	Año de Inicio de Operación	2021 (de acuerdo con la sectorización actual del Pp)

¹ Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Diagnóstico del Pp E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”.

Características del Pp E022.	
Justificación de la Creación del Programa	
Problema o necesidad que busca atender	“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”.
Contribución a los Objetivos Nacionales, Estatales y Sectoriales	
Plan Nacional de Desarrollo 2020-2024	Eje General: 3. Economía
	Proyectos Regionales: Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec
	Objetivos de los Proyectos Regionales del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 Se modernizará el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca, para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos.
	Objetivos prioritarios del Programa del Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024 1.- Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec.
Descripción de los Objetivos del programa, así como de los servicios que ofrece	
Objetivo del Programa (nivel Propósito de la MIR 2020)	Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo ² .

² Matriz de Indicadores de Resultados 2020 del Pp 022

Características del Pp E022.

12

Servicio(s) que ofrece (Componentes de la MIR 2020)	Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada.
--	--

Identificación de la Población potencial, objetivo y atendida

Población Potencial (PP)³	Definición
	Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que, por su operación, capacidad económica, logística, etc. son altamente susceptibles de requerir los servicios de transporte y llevar una relación contractual con el FIT.
Cuantificación de la Población Potencial	125,182 establecimientos y/o empresas (unidades económicas)
Población Objetivo (PO)⁴	Definición
	Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT".
Cuantificación de la Población Objetivo	37 empresas

Presupuesto (cifras en pesos)

Año	Aprobado	Fuente de Financiamiento
2018	541,436,131 ⁵	Recursos Federales
2019	535,876,170 ⁶	Recursos Federales

³ **Población Potencial.** Entendida como el universo global de la población o área referida. *Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados*. SHCP. 14 de octubre 2016.

⁴ **Población Objetivo.** Definida como la población que el programa pretende atender en un periodo dado de tiempo, pudiendo corresponder a la totalidad de la población potencial o a una parte de ella. *Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados*. SHCP. 14 de octubre 2016.

⁵ Presupuesto de Egresos de la Federación (2018). Análisis Funcional Programático Económico.

⁶ Presupuesto de Egresos de la Federación (2019). Análisis Funcional Programático Económico.

Características del Pp E022.

2020	878,456,494 ⁷	Recursos Federales
------	--------------------------	--------------------

⁷ Presupuesto de Egresos de la Federación (2020). Análisis Funcional Programático Económico.

II. PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA

14

A) VERIFICACIÓN DEL DIAGNÓSTICO

1. Con fundamento en el numeral Vigésimo primero de los Lineamientos de Evaluación, todos los Pp nuevos o con cambios sustanciales deberán elaborar un diagnóstico. En este sentido, ¿el Pp cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública que justifica el diseño del Pp?

No procede valoración cuantitativa.

Respuesta	Consideraciones
Sí	<ul style="list-style-type: none">– El diagnóstico proporcionado contempla algunos o todos los elementos establecidos en los Aspectos a considerar que emitan la SHCP y el CONEVAL. La instancia evaluadora deberá señalar puntualmente los elementos que se identifican en el documento de diagnóstico, así como aquellos faltantes.– El diagnóstico del Pp se considerará el insumo principal para dar respuesta a la evaluación. No obstante, la instancia evaluadora podrá fortalecer su análisis y valoración con otras fuentes de información relacionadas con el problema o necesidad pública que motiva la existencia del Pp.– La instancia evaluadora deberá presentar, como producto de esta evaluación, en caso de considerarlo necesario, la propuesta de mejoras específicas al documento diagnóstico del Pp, con base en el análisis, valoración y principales hallazgos que deriven de esta evaluación.

El Pp cuenta con un documento de diagnóstico en el que desarrolla los apartados establecidos en el documento: *“Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación”* emitido de manera conjunta por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social y la Unidad de Evaluación del Desempeño dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito y publicado el 29 de agosto de 2019.

No obstante, presenta limitaciones en cuanto al desarrollo de algunas secciones, a saber:

- Presenta referencias al PND 2013-2018.
- En cuanto al análisis de alternativas, no presenta las distintas alternativas evaluadas para solucionar el problema o la necesidad de política pública y la justificación de la selección de la alternativa óptima.
- En lo relativo al diseño del Pp, presenta información limitada sobre la operación del mismo de acuerdo con la modalidad E.
- En lo relativo a las previsiones para la integración del padrón de beneficiarios y considerando que el Pp no es un programa social, no presenta en la sección correspondiente el resultado de la integración de las unidades económicas atendidas, así como sus características en términos de productos transportados, distancias, itinerarios, etc.
- No identifica la sección relativa al presupuesto por capítulo de gasto y su fuente de financiamiento.

En materia de cobertura, el Pp identifica y cuantifica las poblaciones de referencia, potencial y objetivo, con la unidad de medida en número de establecimientos y/o empresas, sin embargo, no establece el nivel de cobertura (porcentaje) actual.

Adicionalmente, en cuanto a la sección de *Análisis de alternativas*, en el documento de diagnóstico no se realiza el análisis de alternativas factibles desde el punto de vista técnico y económico.

15

- Por otro lado, es importante mencionar que el equipo evaluador identificó una inconsistencia en el documento del diagnóstico con respecto a la Matriz de Indicador de Resultados, específicamente en la definición del propósito y los componentes: mientras que en el Diagnóstico la unidad de medida son las unidades económicas, en la MIR son los km lineales de la vía.

Con base en lo anterior, se recomienda fortalecer por un lado la sección IV. Cobertura, con el cálculo de la cobertura actual del Pp y su evolución, así como la sección V. Análisis de Alternativas incorporando los resultados de la evaluación de las alternativas de la intervención pública proporcionando mayores elementos para justificar la seleccionada, VI Diseño del programa en lo relativo a la forma en que opera del Pp, así como la integración de los resultados de la población atendida y VIII. Presupuesto en donde se identifiquen las asignaciones presupuestales al Pp y su fuente de financiamiento.

B) IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

16

2. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta con las características siguientes?

- Se define de manera clara, concreta, acotada y es único (no se identifican múltiples problemáticas).
- Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
- Identifica a la población objetivo de manera clara, concreta y delimitada.
- Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no solo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
3	Tres de los criterios de valoración.

Conforme a los criterios establecidos en la pregunta y con base en la información proporcionada por el FIT al equipo evaluador contenida en el documento de Diagnóstico, se identificó que el Pp E022 define el problema público como: ***“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”⁸***.

A partir de esta definición se identificó que el problema es claro y concreto al establecer una problemática única donde el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carece de servicio de transporte de carga eficiente, con lo que cumple con el inciso a).

En relación al inciso b) se corrobora que la problemática está planteada como un hecho negativo al mencionar *“(...) carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”*, por lo tanto, se cumple con el inciso de la pregunta. Esta situación negativa, puede ser revertida a través de los Componentes que genera el Pp.

En relación con lo establecido en el inciso c), que cuestiona sobre si en la definición del problema se identifica a la población objetivo, definida como aquella que el Pp ha determinado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad; el programa la define como *“Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT”*, mismas que carecen de un servicio de transporte de carga eficiente. Con lo anterior cumple con el inciso.

En lo referente al inciso d) que se refiere a si la definición del problema identifica un cambio sobre la población objetivo, no se identificó esta característica, puesto que solo se enfoca al problema sin mencionar el cambio que puede generar, por lo que no se cumple con este inciso. Por lo tanto, el Pp cumple con las tres características establecidas en la pregunta, lo que corresponde a una valoración de **TRES**.

El equipo evaluador recomienda que el Pp fortalezca la definición del problema haciendo énfasis en el resultado esperado sobre la población objetivo. Propuesta: “Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia de la vía asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec reciben un servicio de transporte de carga deficiente”.

⁸ Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Diagnóstico del Pp E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”.

3. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp se sustenta en los siguientes elementos?

- Es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.
- Se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.
- Considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.
- Se encuentra caracterizado en un contexto territorial.

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

El Programa para el Desarrollo de Istmo de Tehuantepec 2020-2024 señala que *“La ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales”*⁹. En ese mismo sentido señala que, *“el Sistema de vías del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., actualmente cuenta con la vía troncal que abarca desde Medias Aguas, Veracruz hasta la entrada del patio ferroviario del puerto de Salina Cruz, Oaxaca, lo que representa una longitud de 207.38 km. El tramo ferroviario de Medias Aguas a El Chapo (ambas en Veracruz) es una vía de 109 km concesionada a Ferrosur, siendo una longitud total ferroviaria de 316.38 km de puerto a puerto. El tiempo que se tarda un ferrocarril en recorrer los 316.38 kilómetros entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz es de 8 horas 9 minutos, por lo que la velocidad promedio que mantienen los trenes de carga es de 38.8 km/hora de acuerdo con información proporcionada por el FIT”*¹⁰. En cuanto al equipamiento para la operación destaca que *“se requiere modernizar la infraestructura ferroviaria para garantizar el movimiento de carga segura y eficiente, asimismo, se debe procurar elevar la velocidad con la finalidad de ser una alternativa competitiva”*¹¹.

Ante la falta de mantenimiento de las unidades, así como de la infraestructura de nuevas vías, el Pp E022 tiene como objetivo que las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del FIT cuenten con un servicio de transporte de carga eficiente, a través de servicios de infraestructura y equipamiento.

Por otro lado, se identificó que de los 79 municipios que integran el Istmo de Tehuantepec, la participación económica únicamente se concentra en 3 (Salina Cruz, Minatitlán y Coatzacoalcos) con una participación del 88%, mientras que los 76 municipios restantes aportan el 12%¹². De esta manera, el Pp atiende un problema público relevante, por lo que, se cumple el elemento a).

En el mismo documento, se resalta la importancia que genera la infraestructura y conexión entre distintos municipios para la actividad económica, *“se requiere modernizar la infraestructura ferroviaria para garantizar el movimiento de carga segura y eficiente, asimismo, se debe procurar elevar la velocidad con la finalidad de ser*

⁹ SHCP (2020). Decreto por el que se aprueba el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020- 2024.

¹⁰ Ídem.

¹¹ Ídem.

¹² Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Diagnóstico del Pp E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”.

una alternativa competitiva”, por lo que, se fundamenta en el estado actual de la cobertura del Pp E022 en donde la unidad de medida es kilómetros y se cuantifica a partir de la conservación/mantenimiento y/o rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT. Con esto se cumple el segundo elemento.

18

Ahora bien, en cuanto a los cambios esperados en magnitud de la problemática, precisamente en el PDIT en la sección de las metas para el bienestar y parámetros, con el indicador para medir su desempeño, que es 1.2 *“Infraestructura de transporte y logística en el Istmo de Tehuantepec”*, el cual *“Mide el fortalecimiento de la infraestructura de transporte y logística a través de las estadísticas de movimiento de carga total a través del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos”*. Lo anterior cumple el tercer elemento.

Finalmente, en lo relativo a la caracterización del problema en un contexto territorial, se identificó que el Pp se enfocará en modernizar el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, de los siguientes puertos: Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca, para que posteriormente puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios diversos de manera eficaz y eficiente, por lo que se da cumplimiento a este elemento.

Con base en lo anteriormente expuesto, se concluye que el Pp cumple con los cuatro elementos planteados en la pregunta y le corresponde el nivel **CUATRO**.

4. ¿El problema o necesidad pública identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente?

Respuesta:

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública:
2	Sí identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país, o medio ambiente

Con base en la definición del problema público establecido en el documento de diagnóstico (*Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente*), así como la propia naturaleza del programa que es la prestación de un servicio público “bajo demanda” a unidades económicas (personas físicas o morales), este, tiene una influencia directa en la región sur-sureste de nuestro país, alineada directamente con la del PDIT, esto es, una región conformada por 79 municipios: 46 municipios de Oaxaca y 33 municipios de Veracruz con determinadas condiciones de desarrollo social y económico. Lo que implica que la población de cada uno de los municipios del área de influencia tiene distintos niveles de conectividad y de infraestructura para el traslado de sus mercancías y por lo tanto, una problemática distinta.

De acuerdo a lo anterior, la necesidad que atiende el Pp tiene efectos diferenciados por poblaciones respecto a su ubicación geográfica, ya que cada una de ellas presenta distintos niveles de accesibilidad al servicio de transporte de carga que proporciona el Pp, ya que este se encuentra circunscrito a la longitud de la vía en el sureste de nuestro país y que corresponde a las líneas Z, K y FA, en donde opera este con sus respectivas estaciones receptoras y/o productoras de carga en el estado de Oaxaca y en las vías de comunicación ferroviaria de Chiapas y Mayab.

Con base en lo anterior le corresponde un nivel 2.

5. ¿El problema o necesidad pública identifica sus causas y efectos considerando las siguientes características?

- a) Es resultado directo de las principales causas identificadas en el análisis de la problemática.
- b) Se vincula directamente con los principales efectos identificados en el análisis de la problemática.
- c) Existe lógica causal entre sus causas y efectos, incluyendo aquellas causas que no son atribución directa del Pp, pero inciden directamente en el problema público.
- d) Presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente o, en su caso, la justificación de por qué no aplica en la pregunta 4.

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

El Pp cuenta con un documento de Diagnóstico en el cual en su sección II.5 desarrolla, con base en la Metodología del Marco Lógico su árbol de problemas el cual se reproduce en el Anexo 2.

Con base en el árbol de problema planteado, se analiza el inciso a), que cuestiona si el problema o necesidad es el resultado directo de las principales causas identificadas en el análisis de la problemática. Al respecto, en el árbol de problema se establecen tres causas directas que son: deficiencias en la operación de la vía, a su vez como causa indirecta los altos niveles de accidentabilidad, como segunda causa directa presenta la limitada conservación de la vía asignada al FIT, la cual tiene una causa indirecta que es la falta de oportunidad en el desarrollo de los trabajos de conservación, finalmente como tercer causa directa la limitada conservación de los concesionarios, la cual se considera como un factor externo, por lo que se cumplen con las relaciones de causalidad y por lo tanto, se cumple con el inciso a).

Analizando las causas directas e inherentes al problema público, la causa relacionada con las deficiencias en la operación de la vía ocasionada por los altos niveles de accidentabilidad, en efecto afectan la prestación del servicio de transporte de carga y más aún que este sea eficiente ya que los accidentes implican mayores tiempos de respuesta, así como mayores costos de operación. Por otro lado, la limitada conservación, por no llevarse a cabo de manera programada los trabajos inciden de igual manera en la oportuna y eficiente prestación del servicio de transporte de carga. De esta manera el análisis de causas del problema público identifica relación de causalidad directamente relacionadas y, por lo tanto, cumple con lo establecido en el inciso a).

En cuanto al inciso b), referente a los efectos, se identificaron 2 directos que se refieren, por un lado, al incremento de los costos de operación y el incremento de los tiempos de traslado. El primero de ellos se explica, por un lado, que por la falta de mantenimiento preventivo genera a largo plazo gastos por averías inesperadas en las vías así mismo, se explica el segundo efecto referente al incremento de los tiempos de traslado siendo parte de las consecuencias por mayores accidentes o la limitada conservación de la vía asignada al FIT.

En lo relativo al inciso c) que pregunta sobre las relaciones causales entre las causas y efectos, con base en el árbol de problemas propuesto por el Pp, se identifica que la falta de servicios de mantenimiento en general que demanda el ferrocarril limita su funcionamiento óptimo lo que genera retrasos en sus traslados en tiempo y forma, así como el aumento de costos en el mantenimiento. De esta manera, se cumple con el inciso correspondiente.

El inciso d) que cuestiona sobre el análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente, se debe señalar que de acuerdo con la naturaleza de este en donde la infraestructura asignada al FIT se encuentra en una región determinada, la problemática se encuentra contextualizada en la zona de influencia del Pp, sin embargo, no requiere un análisis de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente ya que como se señaló en la pregunta anterior, la necesidad que atiende el Pp no tiene efectos diferenciados por poblaciones, así como tampoco por territorios ya que su operación se encuentra circunscrita a la longitud de la vía en el sureste de nuestro país y que corresponde a las líneas Z, K y FA, en donde opera este con sus respectivas estaciones receptoras y/o productoras de carga en el Estado de Oaxaca y en las vías de comunicación ferroviaria de Chiapas y Mayab.

De acuerdo a lo anterior y con base a lo señalado en los criterios de la pregunta y considerando que no aplica el inciso d), el Pp cumple con el resto de los criterios establecidos en la pregunta y se asigna la valoración **CUATRO**.

No obstante, considerando la alineación del Pp al PDIT se realiza una propuesta de árbol de problemas que se muestra en el Anexo 2.

A) OBJETIVOS

6. ¿El objetivo central del Pp cuenta con las características señaladas a continuación?
- Identifica a la población objetivo del Pp, es decir, aquella que presenta el problema o necesidad pública que el Pp tiene planeado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad.
 - Identifica el cambio que el Pp busca generar en la población objetivo.
 - Es único, es decir, no se definen múltiples objetivos.
 - Corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental.

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El objetivo central del Pp cuenta con:
3	Tres de los criterios de valoración.

Con base en el documento de Diagnóstico del Pp en la sección de objetivos, se define como **“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec cuentan con un servicio de transporte de carga eficiente”**¹³. A partir de esta definición se hace el análisis de cada una de las características señaladas en la pregunta.

La primera de ellas es, si identifica a la población objetivo, al respecto, el Pp identifica como población objetivo a las **“Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT”**, con lo que se cumple con este inciso.

Acto seguido, el inciso b) pregunta sobre si en la definición del objetivo se identifica el cambio que busca generar en la población objetivo, y este es prestar un servicio de transporte de carga eficiente, es decir, que con la operación y conservación de las vías generales de comunicación ferroviaria asignadas al FIT el servicio de transporte de carga será eficiente, tanto en tiempo de traslado como eficiente en costos de operación.

En lo que respecta al inciso c), que pregunta sobre la unicidad del objetivo, este lo cumple al señalar que lo que se busca es un servicio de transporte de carga eficiente, lo que implica que el Pp tiene un objetivo único.

Finalmente, el inciso d) cuestiona si el objetivo corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental. Al respecto, se recupera la definición del problema que es **“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”**, la cual, como se señaló en el inciso d) de la pregunta 2 en donde se cuestionó si el problema identifica un cambio sobre la población objetivo y al no identificarse esta característica, no se cumple que el objetivo correspondiente sea la solución al problema público y por ende, no se cumple este inciso.

A partir de lo anterior, para esta pregunta el Pp cumple con tres de los criterios planteados y le corresponde el nivel **TRES**.

¹³ Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Diagnóstico del Pp E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”.

Con base en la propuesta para la definición del problema en la pregunta 2, se recomienda que el objetivo se defina de la siguiente manera: *“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia de la vía asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec cuentan con un servicio de transporte de carga eficiente”*. 23

La propuesta de árbol de objetivos se encuentra en el anexo 3 “Árbol de Objetivos”.

7. ¿El diseño del Pp contiene los bienes y/o servicios suficientes y necesarios para alcanzar el objetivo central del Pp, considerando su factibilidad normativa, técnica y presupuestaria?

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
4	Además de los tres criterios anteriores, en su conjunto, los bienes y servicios contribuyen de manera relevante a alcanzar el objetivo central del Pp (considerando factores externos al Pp, no falta o sobra ningún elemento).

Para el ejercicio 2020, el Pp cuenta con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) en donde se identifica un Componente único que se entiende como el servicio fundamental que el Pp genera para lograr el Propósito de que los **“Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo”**. Este servicio, se definió como: **“Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada”** el cual, con base en el proceso de desarrollo de la metodología, se considera que es suficiente para el logro del Propósito, aunque más bien se identifican dos servicios con naturaleza distinta, por un lado, la operación del Pp de la cual no se señala el resultado esperado y por el otro la conservación que se refiere a la implementación del programa de trabajo para su realización.

A pesar del comentario anterior, analizando cada uno de los niveles de respuesta se puede señalar que el servicio definido por el programa responde las causas definidas en el árbol de problema central, además, es necesario para el logro del objetivo central ya que través de la adecuada operación y conservación de la vía asignada al FIT se logra ofrecer un servicio de transporte de carga eficiente.

Por su parte para determinar la factibilidad de la entrega del bien, , el servicio que ofrece es el traslado seguro de mercancías, así como un transporte eficiente y seguro, con los trabajos de rehabilitación, conservación y mantenimiento, para que con ello disminuyan los accidentes y costos de operación, así como el tiempo de traslado. De esta manera se cumple con lo establecido en el nivel 3.

Finalmente, respecto al nivel 4 que pregunta sobre si en su conjunto, los bienes y servicios contribuyen de manera relevante a alcanzar el objetivo central del Pp, con base en el análisis de las causas y posteriormente de los objetivos, se puede concluir que efectivamente el bien que entrega el Pp contribuye de una manera significativa al logro del Propósito, por lo que se cumple con este nivel.

De acuerdo a lo anterior, esta pregunta cumple con los criterios planteados y le corresponde el nivel **CUATRO**.

Cabe mencionar que la pregunta tiene relación con el Anexo 3. **“Árbol de Objetivos”**, **mismo que con base en el análisis desarrollado en la pregunta 2, el equipo evaluador recomendó su modificación y por lo tanto, también el objetivo del Pp. Las propuestas específicas de modificación se encuentran en los Anexos 2 y 3.**

8. ¿Las poblaciones potencial, objetivo y atendida del Pp se encuentran correctamente identificadas?

- a) El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
- b) El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
- c) El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
- d) Las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, por ejemplo: diagnóstico, documento normativo, lineamientos operativos, Instrumento de Seguimiento del Desempeño, entre otros.

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
	Las poblaciones cuentan con:
3	Tres de los criterios de valoración.

En el documento de Diagnóstico del Pp se identifican las poblaciones potencial y objetivo. En el caso de la población potencial definida como *“Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que, por su operación, capacidad económica, logística, etc. son altamente susceptibles de requerir los servicios de transporte y llevar una relación contractual con el FIT”*, el Pp la define y la cuantifica en 125,182 establecimientos y/o empresas, de esta manera el Pp cumple con el inciso a)

Ahora bien, en cuanto a la población objetivo, esta se define como *“Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT”*, considerando a los establecimientos y/o empresas que han utilizaron el transporte en los últimos tres años el Pp cuantifica a la población objetivo en 37 empresas. Con esto se cumple este inciso b).

Respecto al inciso c), que pregunta si el Pp identifica a la población atendida, se identificó que la población atendida son *“las unidades económicas a las que el PP le prestó servicios de transporte de carga”*, por lo que se cumple con lo señalado en el inciso.

Finalmente, para el inciso d) que cuestiona sobre la consistencia de las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, mientras que en el documento de Diagnóstico la unidad de medida para cuantificar las respectivas poblaciones del Pp, se encuentra en unidades económicas, en el ISD se define como usuarios, siendo esta última una concepción más extensa que pudiera modificar la focalización del Pp, en otras palabras, la definición y cuantificación de la población objetivo no se identifica en el Propósito de la MIR del Pp. Por lo anterior, no se cumple con este inciso.

Adicionalmente, considerando como documento normativo del Pp la Ley Reglamentaria del Sistema Ferroviario, en esta no se identifica la definición de la población objetivo, por lo que no se puede valorar la consistencia de esta con otros documentos del Pp. Finalmente, señalar que el Pp no cuenta con Lineamientos por lo que no se tienen mayores elementos para valorar la señalada consistencia. Por lo anterior, no se cumple con este inciso.

Así mismo, la pregunta se encuentra sistematizada en el Anexo 4. “Estrategia de cobertura” y, en conclusión, el Pp cumple con tres de las cuatro características establecidas en la pregunta por lo que le corresponde el nivel **TRES**.

26

Con base en la propuesta de modificación del problema y del objetivo en dónde se incluye la definición de la población objetivo, se recomienda que el Pp desarrolle la MIR con base en la MML.

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

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
3	Además de los dos criterios anteriores, presenta evidencia que valida el mecanismo causal que sustenta el diseño del Pp, es decir, la relación entre las causas y el problema central identificado en el Árbol del problema.

En lo que respecta al primer nivel que se refiere a si la intervención se desprende de un análisis documentado de experiencias de atención, se identificó que en el documento de diagnóstico que se realizó para la formulación del PDIT se establecieron las condiciones de desigualdad que imperan en la región sureste y se resaltan las condiciones favorables en materia logística del Istmo de Tehuantepec.

En este sentido se resalta la necesidad de proveer los servicios de infraestructura y equipamiento, reconociendo que el impacto social de la infraestructura se relaciona con su potencial como mecanismo de cohesión territorial, económica y social. De esta manera se asegura el cumplimiento del primer nivel.

Para el siguiente nivel se analizan los resultados, obstáculos o retos los programas o experiencias de atención identificados, en donde en el propio diagnóstico del PDIT se señala que de entre los obstáculos que ha enfrentado la región es el elevado nivel de rezago social que en buena medida obedece a la falta de infraestructura que propicie el desarrollo económico de la región. La insuficiencia de servicios de infraestructura básica en redes, la calidad de la vivienda y el equipamiento urbano, indicadores que monitorea el CONEVAL, dan muestra de los bajos niveles de desarrollo social que se ha acentuado en las últimas décadas. Lo anterior presenta un reto importante y la necesidad de implementar programas para fortalecer la economía de esta región. Un limitado destino de inversión productiva ha exacerbado este fenómeno. De esta manera se tiene evidencia para asegurar el cumplimiento del nivel 2.

Para el nivel 3 se cuestiona sobre la presencia de evidencia que valide el mecanismo causal que sustenta el diseño de la intervención, en el documento de diagnóstico se desarrolló el árbol de problemas, en donde se definió el problema principal como *“las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”*, que está relacionado con la propia falta de infraestructura de transporte lo que a su vez limita la prestación de transporte de mercancías en el área de influencia. A partir de lo anterior se establecieron como causas del problema (ver Anexo 2), por un lado, las deficiencias en la operación de la vía (asignada) al FIT y la limitada conservación de la vía asignada al FIT. Ambas causas de primer orden están relacionadas con el problema principal. A su vez cada una de ellas, tiene causas de segundo orden; para la primera de ellas que se refiere a las deficiencias en la operación de la vía, se identificó como causa los altos niveles de accidentabilidad, mientras que para la segunda que hace referencia a la limitada conservación esta se explica por la falta de oportunidad en el desarrollo de los trabajos de conservación. En ambos casos se cumplen las relaciones de causalidad. Con base en lo anterior se puede decir que hay relación entre las causas y el problema principal, cumpliendo con ello con el nivel 3.

Para el cuarto nivel, se analiza si se tiene evidencia de efectos positivos atribuibles a los componentes, tipos de apoyo, bienes y/o servicios del Pp para lo que el Pp desarrolló como parte de la MML, el árbol de objetivos el cual debería servir de base para la estructura de la MIR, sin embargo, se identificó una inconsistencia en el

enfoque del Pp, ya que mientras en el documento de diagnóstico el objetivo central es que las unidades económicas cuenten con un servicio de transporte de carga eficiente, en la MIR se busca que los usuarios cuenten con mejores condiciones de uso operativo. Es por lo anterior que, al no guardar consistencia entre los efectos positivos atribuibles a los componentes, entre el diagnóstico y la MIR, no se puede asegurar que se cumple con este nivel.

Dicho lo anterior, a pesar de que el Pp cuenta con una justificación empírica que le permite dar sustento a la intervención y que está documentada con evidencia en documentos oficiales, y que adicionalmente, se realizó un análisis de las causas del problema público, al no ser consistente la evidencia de efectos positivos de la intervención entre sus distintos instrumentos, no se puede asegurar el cumplimiento del nivel cuatro. Por lo que le corresponde el nivel **TRES**.

Con base en el árbol de problemas que se encuentra en el Anexo 2, se identificó una incongruencia de la MIR con el objetivo central que se muestra en el Diagnóstico, por lo que se recomienda modificar la MIR desde la definición del problema de la siguiente manera “Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia de la vía asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec tienen limitada capacidad de carga para el traslado eficiente de sus mercancías” y posteriormente de acuerdo con la MML modificar el objetivo de la siguiente manera “Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia de la vía asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec tienen mayor capacidad de carga para trasladar de manera eficiente sus mercancías” y con base en lo anterior desarrollar el Resumen Narrativo de la MIR. Acto seguido, incorporar a nivel Propósito un indicador que mida la tasa de variación de la carga transportada a través de la infraestructura del FIT, con lo que se podrían asegurar los efectos positivos atribuibles.

10. ¿El diseño del Pp se considera una alternativa óptima de intervención para atender el problema o necesidad pública que justifica la existencia del Pp?**Respuesta:**

- **No aplica**

El documento de Diagnóstico del Pp contiene un apartado de “*Alternativas Factibles*”, donde hace énfasis al programa presupuestal complementario del E022, el cual es K040, en donde menciona que tiene objetivos similares al Pp E022, como es el de “*infraestructura de transporte en mejores condiciones de uso eficiente y seguro, a través de continuar con los trabajos de rehabilitación, conservación y mantenimiento, disminuyendo accidentes y costos de operación e incrementando la velocidad, tiempos de traslado*”¹⁴. No obstante, esto no implica un análisis de alternativas.

En el mismo documento de diagnóstico no se identifica el análisis de alternativas factibles que permita determinar que la que implementa el Pp sea la óptima para atender la problemática planteada por lo que el equipo evaluador realizó, con base en la Metodología del Marco Lógico, una propuesta (Anexo 15) en la que se definen dos alternativas, por un lado la rehabilitación y conservación de la vía, y por el otro, la reconstrucción de la misma; ambas tendrían como objetivo que la infraestructura asignada al Pp se encontrara en condiciones de uso operativo, sin embargo, es preciso señalar que aunque ambas alternativas son viables desde el punto de vista técnico, la segunda de ellas corresponde al objetivo que persigue el Pp K040 y que se relaciona con las obras de reconstrucción de la vía a través de gasto de capital.

Por otro lado, es preciso considerar la naturaleza del Pp así como el instrumento normativo que le dio origen. El Pp nace a partir del Título de asignación que le fue otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1999, para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec identificada como línea “Z”, que cuenta con una extensión de 207.376 km. Posteriormente, en 2007, consecuencia de que la Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab, S. A. de C. V. abandonara la concesión para operar las líneas de Chiapas y del Mayab (principalmente las líneas “FA” “FD” y “K”) y a fin garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, así como el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo de la citada concesionaria, el 10 de agosto de 2007 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes asignó al FIT la modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de dichas líneas y, al mismo tiempo, prestar en las mismas el servicio público de transporte ferroviario de carga.

Con base en este análisis se identificó que si bien en el diagnóstico para el diseño del programa no hay explícitamente alternativas de entre las cuales se haya optado, el Pp operación y conservación de la infraestructura ferroviaria constituye una decisión con justificación teórica o empírica documentada que sustenta el tipo de intervención, a lo cual se agrega, que obedece a un mandato expreso del Gobierno Federal y a través de los indicadores de desempeño se orienta al cumplimiento de criterios de eficacia y eficiencia, que dan sustento a la determinación.

Se recomienda que el Pp incorpore en su documento de diagnóstico en la sección de Análisis de Alternativas los elementos normativos relativos al título de asignación de la vía que mandatan la modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura y operación de esta.

¹⁴Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Diagnóstico del Pp E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”.

A) COBERTURA

11. ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de su población potencial y objetivo?

- a) Cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.
- b) Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.
- c) Especifica metas de cobertura anuales para el plazo que se haya definido y los criterios con los que se establecen las metas son claros.
- d) Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).

Respuesta:

- Sin evidencia.

Nivel	Criterios
	La estrategia de cobertura cuenta con:
0	Ninguno de los criterios de valoración.

El Pp no cuenta con un instrumento específico documentado en donde documente su estrategia de cobertura. Haciendo una revisión de su documento de Diagnóstico en el apartado IV.- Cobertura, secciones 1 y 2, define las áreas de enfoque potencial y objetivo, pero no cuantifica el nivel de cobertura del Pp ni su evolución.

De la misma manera, no se hace referencia del presupuesto que requiere para atender a su población objetivo, las metas de cobertura anuales. Lo anterior no permite determinar si con el diseño actual será posible alcanzar las metas de cobertura definidas.

Es por ello que a causa de que el Pp no documenta la estrategia de cobertura, no se pudo valorar ninguna de las características señaladas en la pregunta, por lo que el equipo evaluador **recomienda definir un documento en el que se integren los elementos que debe incluir la estrategia de cobertura, considerando por un lado, la población objetivo como: “Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT”, que han demandado el servicio de transporte de carga y como población atendida aquellas unidades económicas que efectivamente recibieron el servicio del Pp. A partir de la relación de la población atendida (oferta) respecto a la población objetivo (demanda), se obtendría la relación de cobertura de manera anual¹⁵.**

Así mismo, se recomienda incorporar un método de cálculo en la estrategia de cobertura de la siguiente manera: (unidades económicas atendidas por el servicio de transporte de carga / unidades económicas que demandan el transporte de carga) *100, por lo que es necesario que la estrategia de cobertura sea consistente con el diseño del programa e integrar en la MIR el indicador de cobertura propuesto a nivel Propósito.

¹⁵ La estimación de la población objetivo depende de la demanda del servicio y no se puede identificar a priori, por lo que implicaría una estimación a partir de la población potencial de acuerdo con la actividad económica y tipo de productos que se pretenden trasladar.

Como siguiente recomendación sería establecer metas de un mínimo del 80 por ciento de unidades económicas atendidas por el servicio de transporte de carga, por lo que se deberá contemplar los riesgos principalmente los asociados con eventos climáticos, así como los accidentes no atribuibles al estado de la vía.

31

En lo relativo al presupuesto necesario, como se menciona en el párrafo anterior, este no se puede determinar a priori, ya que no se conoce la demanda del servicio de transporte ferroviario de carga. Por otro lado, en cuanto a las metas de cobertura, se esperaría que de acuerdo con la capacidad instalada de la vía asignada al Pp se pudiera atender al cien por ciento de la demanda en cada ejercicio fiscal siempre y cuando se mantengas las condiciones óptimas de operación (mínimo de accidentes) y que se lleve a cabo de manera oportuna el programa anual de conservación).

Finalmente, con base en el diseño del Pp que contempla, por un lado, mantener la operación del Pp a partir de minimizar la accidentabilidad atribuible al estado de la vía y por el otro llevar a cabo el programa anual de conservación, siendo estas las condiciones necesarias para la prestación del servicio, el diseño se considera adecuado para tal fin.

12. ¿El Pp cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo y estos cumplen con las siguientes características?

- a) Son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.
- b) Se encuentran claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- c) Se encuentran estandarizados y sistematizados.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

Respuesta:

- Sin evidencia.

Nivel	Criterios
	Los criterios de elegibilidad cuentan con:
0	Ninguno de los criterios de valoración.

Con base en la evidencia documental proporcionada por el Pp no se identificaron criterios documentados de elegibilidad para la selección de la población objetivo. Lo anterior obedece a que por la naturaleza del Pp y su modalidad se enfoca en satisfacer las demandas de las unidades económicas que requieren contar con un servicio de transporte de mercancías para lo que requiere contar con vías en óptimas condiciones para un servicio, oportuno, eficaz y eficiente.

Sin embargo, la normatividad en materia ferroviaria, en específico en el artículo 75 del Reglamento del Servicio Ferroviario establece las condiciones en las que podrá negar la prestación del servicio de transporte de carga. Estas son: *I. Cuando las dimensiones de la carga excedan los gálibos o libramientos de la ruta por la cual se pretenda transportar; III. El Concesionario constate que la carga no corresponde a las características y especificaciones declaradas en la carta de porte, y ello pueda poner en peligro la seguridad en la operación del servicio; IV. La carga no se encuentre debidamente embalada, o la naturaleza de la misma impida ser estibada conforme a los requerimientos mínimos de seguridad.*

Adicionalmente, en el artículo 76 del mismo ordenamiento se establece que el concesionario deberá negarse a prestar el servicio de transporte de carga en los casos de que *I) se trate de bienes ilegales o prohibidos y siempre que el Concesionario tenga conocimiento de ello, debiendo notificar a las autoridades correspondientes, o II. Cuando no se reúnan los requisitos establecidos en el Reglamento u otras disposiciones aplicables para el tipo de carga de que se trate.*

Estas restricciones para la prestación del servicio de transporte de carga constituyen los criterios de elegibilidad del Pp, sin embargo, como se señaló líneas arriba, estos no se encuentran documentados por el Pp, por lo que no se cuenta con evidencia.

Con base en lo expuesto, **se recomienda que el Pp documente en las secciones de identificación y caracterización de la población potencial y objetivo del documento de diagnóstico los criterios arriba señalados.**

13. ¿El Pp establece criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?

Respuesta:

- Con evidencia

Nivel	Respuesta
0	El Pp no considera criterios diferenciados o prioritarios para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente.

El Pp no documenta criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que identifique afectaciones diferenciadas del problema que busca atender.

Como se señaló en la pregunta 4, en la definición del problema, el Pp identifica a la población y la define como las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Enseguida, de acuerdo con la naturaleza del Pp, este tiene como objetivo la prestación de un servicio de transporte de carga que responde a la demanda de las unidades económicas citadas que se encuentren en el área de influencia de la vía asignada al FIT esto es, en la región conformada por 79 municipios: 46 municipios de Oaxaca y 33 municipios de Veracruz, mismos que tienen distintas condiciones de desarrollo social y económico, lo que implica que la población de cada uno de los municipios del área de influencia tiene distintos niveles de conectividad y de infraestructura para el traslado de sus mercancías y por lo tanto, una problemática distinta. Sin embargo, el Pp no establece criterios particulares para la selección de grupos poblacionales

Dicho lo anterior, si bien la población objetivo (unidades económicas) tienen características diferenciadas, el servicio de transporte de carga que presta el Pp no hace distinción para la prestación del servicio, con excepción de las restricciones propias establecidas en el Reglamento del Servicio Ferroviario en materia de bienes ilegales y prohibidos.

Por lo anterior la valoración para esta pregunta es **CERO**.

Considerando que el Pp tiene como objetivo que la red ferroviaria asignada al FIT se encuentre en mejores condiciones de uso operativo, y ya que no abarca lo relativo al material rodante, se recomienda que el Pp genere sinergias con el programa K040, con el que es complementario el desarrollo de puntos de interconexión logística con el transporte de carga, y en su caso, con los proyectos que se desarrollarán en el sureste del país, específicamente el Tren Maya en su modalidad de carga.

14. ¿El Pp cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y cumplen con las siguientes características?

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para atención.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

Respuesta:

- Con evidencia

Criterios	
Nivel	Los procedimientos cuentan con:
2	Dos de los criterios de valoración.

El programa E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria” por su modalidad “E”, el cual se refiere a la provisión de bienes y servicios, en primera instancia no identificó un procedimiento específico para la recepción, registro y trámite de las solicitudes de transporte de carga, sin embargo, en la segunda revisión realizada con el Pp se externó la presencia de un procedimiento a cargo del Departamento de Conciliaciones de Flete Local e Interlineal que de acuerdo con la naturaleza del servicio, corresponde con el de solicitud de cotización que es el momento en el que el Pp recibe la solicitud del servicio por parte de la unidad económica, hace el registro de la información básica necesaria para emitir una solicitud para que en su caso, se proceda o no, con el trámite de la solicitud, misma que puede continuar en caso de que la unidad económica acepte los términos de la cotización o en caso contrario, terminar en caso de que no se acepte.

El procedimiento comprende las siguientes actividades:

1. Recepción de solicitud de cotización (esta puede ser recibida vía correo electrónico y/o llamada telefónica y/o presencial en cualquier punto de atención del FIT).
2. Tener los siguientes datos:
 - Producto
 - Origen de la carga
 - Destino de la carga
 - Equipo (si es de otro ferrocarril o si es propiedad del cliente)
 - Toneladas promedio que se cargarán por equipo.
 - Volumen mensual, anual y/o tiempo del tráfico.
3. Una vez obtenidos los datos anteriores, se verifica el STCC al que pertenece el producto solicitado a cotización, el factor fijo y variable; distancia en km, peso por unidad.
4. Captura de los datos recabados para obtener tarifa TUCE, simular escenarios en el formato Excel
5. Del archivo de “simulación en Excel” se obtendrán al menos 3 propuestas tarifarias para presentación al cliente.
 - Tarifa Base (Tarifa que cubre los costos operativos y administrativos).
 - Tarifa Piso (tarifa dentro del mercado, que no genere pérdida a la empresa)
 - Tarifa Techo. (tarifa más alta, sin dar TUCE).

6. Costeo de Tren. En conjunto con datos brindados por operación se verifica el costo real operativo que generará el movimiento cotizado, gracias a este costeo se obtiene la tarifa base.
7. La cotización será enviada vía correo electrónico al solicitante, ésta tendrá una vigencia de 30 días, si no se tiene retroalimentación alguna se archivará y no procederá.
8. Una vez aprobada la tarifa, esta será plasmada en contrato, siempre y cuando el cliente solicite que FIT facture, en fletes locales el contrato tendrá que ser generado independientemente si son movimientos únicos.
9. Las vigencias serán plasmadas dentro del contrato, el cual tendrá el visto bueno del área de la Gerencia de Finanzas y la Gerencia Jurídica.

Los incrementos dependerán de los volúmenes ofertados por los clientes y en INPC (Índice Nacional de Precios al Consumidor).¹⁶

Con base en este procedimiento, se revisan las características solicitadas en la pregunta. Para el inciso a) que se refiere a que, si el procedimiento considera y se adapta a las características de la población objetivo, se cumple, ya que quiénes solicitan la cotización son precisamente las unidades económicas (personas físicas o morales).

Referente a la segunda característica que es la identificación y definición de plazos para cada procedimiento, cabe mencionar que cada etapa del procedimiento se encuentra ligado, sin embargo, no tienen definidos plazos específico en cada actividad, por lo tanto, no se cumple con el inciso.

Para la tercera característica que está relacionada con los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento, de acuerdo con la información proporcionada, en el procedimiento 2 menciona los datos con los que tiene que proporcionar el cliente que requiere la cotización, por lo que se cumple con el inciso c).

Finalmente, el inciso d) menciona si dichos procedimientos son públicos y accesibles a la población objetivo, se identificó que el procedimiento señalado, se encuentra documentado, sin embargo, no es público y tampoco es accesible a la población objetivo, por lo que no se cumple con esta característica.

De esta manera el Pp cumple con dos de las cuatro características, por lo que le corresponde el nivel **DOS**.

Con base en los resultados del análisis, ***se recomienda que el Pp, por un lado, documente un procedimiento estandarizado (ver propuesta en el Anexo 5), defina plazos para cada una de las actividades del procedimiento, así como persona de contacto para el seguimiento de la misma y finalmente integre este procedimiento en un Manual del Pp.***

¹⁶ Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (2021). Procedimiento Tarifario

15. ¿El Pp cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios documentados que cumplen con las siguientes características?

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para la atención al público.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para el procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

Respuesta:

- Sin evidencia.

Nivel	Criterios
	Los criterios de selección cuentan con:
0	Ninguno de los criterios de valoración.

El Pp no aportó evidencia de algún procedimiento documentado para entrega del servicio de transporte de carga. De acuerdo con la naturaleza del Pp, el procedimiento de entrega se refiere al desarrollo del traslado de mercancías de un punto geográfico a otro, y únicamente se tuvo evidencia del procedimiento documentado para la facturación y cobranza de los servicios de fletes ferroviarios proporcionados por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. S.A de S.V., el cual sólo considera las actividades de cobranza.

Por lo anterior, el equipo evaluador realizó una propuesta del procedimiento para la prestación de servicio de transporte de carga (ver Anexo 6), y a partir de esto, se recomienda que el Pp lo integre en el Manual de Procedimientos del Pp.

16.¿El Pp establece procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?

Respuesta:

- **Con evidencia**

Nivel	Respuesta
4	El Pp sí considera procedimientos diferenciadas para la atención de grupos poblacionales o territorios del país.

Como se señaló para la pregunta 4, la necesidad que atiende el Pp tiene efectos diferenciados por poblaciones de acuerdo con su ubicación geográfica, ya que cada una de ellas presenta distintos niveles de accesibilidad al servicio de transporte de carga. Por otro lado, de acuerdo con la definición de “procedimientos diferenciados” entendidos como las medidas especiales de carácter temporal para acortar las afectaciones entre grupos particulares, y considerando que el Pp tiene como objetivo principal conservar y mantener en condiciones operativas la infraestructura asignada por el Gobierno Federal, los procedimientos diferenciados que implementa el Pp se refieren a la calendarización y focalización de las actividades de conservación en los periodos de lluvias y huracanes en las que existen mayores riesgos de afectaciones a la infraestructura.

Como se señaló en la pregunta 4, el Pp cuenta con el procedimiento a cargo del Departamento de Conciliaciones de Flete Local e Interlineal y de acuerdo con la naturaleza del servicio y producto a trasladar, el Pp hace el registro de la información básica necesaria para emitir una solicitud para que en su caso, se proceda o no, con el trámite de la solicitud, misma que puede continuar en caso de que la unidad económica acepte los términos de la cotización o en caso contrario, terminar en caso de que no se acepte. Con base en la información básica que proporciona le unidad económica se determina el tipo de procedimiento acorde con el producto, origen y destino de la carga, volumen, tipo de carga, etc.

Con base en el tipo de procedimiento que se llevará a cabo, se determinan tres cotizaciones (Tarifa base, Piso y Techo).

17. ¿El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, que cumpla con las siguientes características?

- a) Incluye características de la población atendida.
- b) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.
- c) Se encuentra sistematizada y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
- d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
	La información cuenta con:
2	Dos de los criterios de valoración.

Con base en el análisis realizado en la pregunta 8 en donde se determinó que el Pp define en su documento de diagnóstico la población atendida como: “*las unidades económicas a las que el PP le prestó servicios de transporte de carga*” y considerando que el objetivo del Pp (nivel Propósito), de acuerdo con su naturaleza, es que “*los usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo*”, el Pp ofreció evidencia de contar con una base de datos de unidades económicas (personas físicas y morales), y a partir de esta se hace el análisis de la pregunta.

En lo relativo al inciso a) que pregunta sobre las características de la población atendida, únicamente se identifica el nombre de la persona moral, por lo que no se identifican las características de las unidades económicas por lo que no se cumple con esta característica.

En lo que respecta al inciso b) que se refiere a que, si el Pp incluye características del tipo de bien o servicio otorgado, en la base de datos proporcionada por el Pp se pueden identificar diversas características del servicio tales como: origen y destino del servicio, línea utilizada, tipo de carro utilizado, producto transportado, peso, punto de intercambio remitente y consignatario. Con lo anterior, se considera que se cuenta con las características del servicio prestado y, por lo tanto, cumple con esta característica.

En lo relativo al inciso c) que se refiere a la sistematización de la información, se tiene evidencia de que esta se encuentra estructurada en bases de datos que están sistematizadas en formato de Excel, con un arreglo de filas y columnas en donde cada fila es un número de guía. Dicha información se actualiza conforme se van prestando los servicios. Por lo que se cumple con esta característica.

Finalmente, para el inciso d) que se refiere a que, si la población atendida se identifica con una clave única, que permita su identificación en el tiempo, en la base de datos provista por el Pp no se identificó tal, que en este caso podría ser la RFC, por lo que no se identifica de manera diferenciada la unidad económica a la que se presta el servicio, por lo tanto no se cumple con esta característica.

Con base en el análisis anterior, el Pp cumple con dos de las características señaladas en la pregunta, le corresponde nivel **DOS**.

Cabe mencionar que la presente pregunta se encuentra relacionada con el anexo 7, por otro lado, se recomienda que el Pp incorpore mayor información de la población atendida adicional a la denominación comercial, por ejemplo, sector al que pertenece y el tipo de empresa, así como el RFC de cada unidad económica atendida lo que permite cumplir con la identificación única de cada unidad económica atendida.

18.¿El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de, por lo menos, los temas que a continuación se señalan?

- a) Los documentos normativos y/u operativos del Pp.
- b) La información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto.
- c) Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos;
- d) Listado de personas físicas o morales a quienes se les asigne recursos públicos.

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
4	La información cuenta con: Cuatro de los criterios de valoración.

El Pp tiene como principal mecanismo de transparencia su sitio web en el que se tiene acceso directo a su portal de transparencia a través del enlace <https://www2.ferroistmo.com.mx/>, en el cual incluye información de acceso público, así como un apartado de Transparencia.

En el sitio web señalado se identificó en el apartado de Transparencia, la sección de Normatividad en materia de transparencia, sin embargo, no fue posible identificar directamente en él la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF), que de acuerdo con el diagnóstico es uno de sus principales documentos normativos, sin embargo, en la sección de “Conócenos” se encuentra un apartado denominado “Marco normativo” que enlaza con el Histórico del Portal de Obligaciones de Transparencia en donde a través de la búsqueda por tipo de documento se puede consultar tanto la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario así como el resto de los documentos normativo aplicables al FIT y consecuentemente a sus Pp, entre ellos el evaluado, por lo que sí cumple con el inciso a).

Por otro lado, en el mismo sitio de transparencia del portal del FIT se encuentra un apartado denominado “Armonización contable”, donde se pudo verificar la información presupuestaria del Pp, sin embargo, no se encuentra actualizada ya que se identificó el presupuesto aprobado, modificado, devengado, pagado y ejercido del ejercicio fiscal 2019, así como la clasificación por objeto de gasto, por lo que a pesar de que la información no se encuentra actualizada, se cumple con lo señalado en el inciso b).

En cuanto al inciso c), en el sitio web antes mencionado específicamente en la sección de Indicadores de Programa Presupuestarios, el apartado de los indicadores del FIT nos lleva al sitio web de <http://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/>, mismo donde se identifican los resultados de los indicadores del Pp, y en el mismo portal se publican las evaluaciones realizadas al Pp, mientras que para los estudios o encuestas financiados con recursos públicos, en la sección de Transparencia del portal web del FIT se identificó una sección específica con esa denominación, por lo que cumple con este inciso.

Referente al listado de personas físicas o morales a quien se les asigna recursos públicos, el equipo evaluador identificó que para el Pp E022, no aplica, puesto que, no asigna recursos públicos a personas físicas o morales, ya que se enfoca en mejorar el servicio público de transporte ferroviario.

En conclusión, el programa cumple con los incisos b), c) y d) pero no así con el a) por lo que corresponde el nivel **CUATRO**.

No obstante, se recomienda que el Pp integre en la sección de Transparencia todas sus obligaciones en materia de transparencia y rendición de cuentas que sean de fácil acceso a la población. Toda la información debe cumplir con los principios de ser confiable, verificable, oportuna y redactada con un lenguaje sencillo.

40

19. ¿El Pp cuenta con mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica?

41

- a) El Pp cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.
- b) El Pp establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones.
- c) El Pp promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.
- d) El Pp fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad.

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
2	La información cuenta con: Dos de los criterios de valoración.

En concordancia con la respuesta de la pregunta anterior, se consideró como mecanismo para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica al portal de Transparencia del FIT cuyo enlace es <https://www2.ferroistmo.com.mx/>, y a partir de este se hizo la búsqueda de los elementos de la pregunta de acuerdo con las disposiciones de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública

En relación a los procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información, el FIT, de manera institucional, no cuenta con un procedimiento documentado y público para este efecto

Con respecto al inciso b), que se refiere a los mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones, en la sección de participación ciudadana se identificó que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec no cuenta con mecanismos o acciones de participación ciudadana. Es por lo anteriormente expuesto que no se cumple con este inciso.

En cuanto a si el programa promueve la generación, documentación y publicación de la información en datos abiertos y accesibles, el Pp publica la sección “**Transparencia Proactiva**”, donde se identificó información sobre los propósitos específicos del FIT y se encuentran documentos con la descripción de Conservación y mantenimiento sobre la infraestructura de la vía férrea, la Reconstrucción y Rehabilitación Chiapas Mayab e información del cobro por el libre tránsito de trenes operados por las empresas concesionarias. De esta manera, se cumple con el inciso c).

El evaluador considera que el FIT, fomenta el uso de las tecnologías de la información y esto se puede confirmar al tener en su sitio web un apartado exclusivo para para atender trámites, servicios, quejas y dudas, al establecer la obligación de brindar información en términos de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como contar con un portal donde sustenta la información para su operación, por lo que la información publicada es suficiente y, por lo tanto, se cumple con el inciso d).

En conclusión, la pregunta cumple con dos de los cuatro criterios establecidos, por lo que le corresponde el nivel **DOS**.

El evaluador recomienda que el programa documente, con base en los criterios y términos de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, un procedimiento para recibir y dar trámite a las solicitudes de información, mismo que sea público y que con base en la ejecución del mismo, se sistematice la información que permita retroalimentar el proceso de planeación del Pp en el siguiente ejercicio fiscal.

20. ¿El Pp identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios que ofrece, y cumplen con los siguientes criterios?

- Desglosa el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.
- Presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo.
- Estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida.
- Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega.

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El Pp cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

De acuerdo con la información proporcionada por el Pp, así como la disponible publicada por la SHCP, a través de los “*Analíticos del Presupuesto de Egresos de la Federación*”, se tuvo evidencia de que la información presupuestal del Pp se encuentra desglosada por capítulo y objeto de gasto. A partir de este reporte se pudo constatar que el Pp para el ejercicio fiscal 2020 tuvo una asignación de \$ 395,752,275 por concepto de apoyos fiscales distribuida en los capítulos 1000, 2000 y 3000 siendo la fuente de financiamiento federal contenida en el Presupuesto de Egresos de la Federación. Adicionalmente, el Pp tiene ingresos propios por el servicio de transporte de carga que presta con lo que su gasto total asciende a \$878,456,494.

En cuanto al inciso b) que se refiere a si el programa presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo, considerando este un plazo no mayor a un ejercicio fiscal, el Pp realiza estimaciones de gasto que integra en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación para cada ejercicio fiscal, es por eso que se considera que el Pp realiza la estimación presupuestaria señalada, por lo que se cumple con este inciso.

Con respecto a si estima el gasto unitario, esto es, el gasto total/población atendida, y considerando la naturaleza del Pp en donde la población atendida son las unidades económicas (usuarios) de la red ferroviaria, el Pp calcula el “*costo promedio por tonelada transportada*” para lo que relaciona el costo anual operativo respecto al número total de toneladas transportadas anualmente con lo que se cumple con el inciso c).

Continuando con el análisis el Pp tiene coherencia con los capítulos de gasto y las actividades de bienes y/o servicios que entrega, ya que el servicio definido en la MIR se refiere a la operación y conservación de la infraestructura ferroviaria para lo que utiliza fundamentalmente los recursos del capítulo 2000 Materiales y suministros y 3000 servicios generales.

Posteriormente la pregunta se encuentra relacionada con el anexo. 8 “*Presupuesto*” y considerando lo anterior, se cumple con las cuatro características establecidas en la pregunta por lo que le corresponde el nivel **CUATRO**.

Se recomienda que el Pp publique el resultado anual histórico del indicador de costo promedio de manera anual y le dé seguimiento, lo que le permitirá determinar la eficiencia en el costo de operación del Pp.

21. ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que éste persigue, con los bienes y/o servicios que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención?

No procede valoración cuantitativa.

De acuerdo con la estructura programática del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A DE C.V. el programa evaluado tiene la modalidad E “Prestación de servicios públicos” y considerando la clasificación económica del gasto 2020, contó con gasto total de \$878,456,494¹⁷.

El programa tiene la modalidad (E) que se enfoca en realizar actividades del sector público para satisfacer las demanda de la sociedad, por lo que se considera consistente con el objetivo del programa que de acuerdo a la MIR del Pp E022 es: “*Los Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuenten con infraestructura en condiciones de uso segura y eficiente*”, y por medio de la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de la interconexión de las vías férreas el servicio sea económico, eficaz y eficiente para los usuarios que dependen de este medio de transporte.

En el mismo sentido, en el diseño del Pp en su nivel de Componentes se refiere a la operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada, lo que, a su vez, es consistente con la modalidad del Pp (E).

¹⁷ Presupuesto de Egresos de la Federación (2020). Análisis Funcional Programático Económico. https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2020/docs/09/r09_j3l_afpefe.pdf

22. ¿Los elementos del diseño de la propuesta de atención del Pp (objetivos, bienes y/o servicios generados y poblaciones) se retoman y guardan congruencia entre sus documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos?

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Respuesta
4	Todos los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención del Pp.

Tomando como referencia que el Pp, desde el punto de vista de su proceso de planeación estratégica tiene como objetivo (nivel Propósito) que *“Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuenten con infraestructura en condiciones de uso segura y eficiente”*, y que para lograr este objetivo se definió como servicio la operación y conservación de la infraestructura ferroviaria.

Con base en lo anterior, se cuenta con evidencia de que el diseño de la propuesta de atención del Pp es congruente con sus documentos institucionales. En primera instancia, el Pp se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 con el enfoque 3. "Economía" en lo referente a *“detonar el crecimiento”* al señalar que *“mientras que las entidades del Norte exhiben tasas de crecimiento moderadas pero aceptables, las del Sur han padecido un decrecimiento real”* y está asociado directamente con el proyecto regional *“Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec”* que tiene como objetivo *“impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (...)”*. Por su parte, el Pp también se encuentra alienado con los programas derivados del PND, en particular con el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024, específicamente al objetivo 1 *“Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec”*, la estrategia prioritaria 1.2 *“Fortalecer la infraestructura productiva en materia de transporte, logística, energía, hidrocarburos y telecomunicaciones para garantizar el desarrollo integral de la región y detonar el bienestar de la población del Istmo de Tehuantepec “* y la acción puntual *“Impulsar el mejoramiento y la modernización de infraestructura ferroviaria en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec”* en lo referente al mejoramiento de la infraestructura del FIT a través de los trabajos de conservación y mejoramiento de la operación de este. Por otro lado, con una visión diferente en el documento de diagnóstico, el Pp tiene como objetivo que el servicio de transporte de carga sea eficiente, para lo que es necesario impulsar el mejoramiento y la modernización de la infraestructura ferroviaria del FIT.

Por lo que con la información anterior se tuvo evidencia suficiente para el desarrollo del anexo 9 *“Alineación a objetivos de la planeación nacional”* y de esta manera se corrobora que los documentos estratégicos del Pp son consistentes con los elementos del diseño de la propuesta de atención del Pp y le corresponde el nivel **CUATRO**.

Se recomienda que el Pp guarde consistencia entre los objetivos establecidos en sus documentos estratégicos, particularmente entre la MIR y el documento de Diagnóstico.

SECCIÓN VI. CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE PLANEACIÓN NACIONAL

23. ¿El objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente?

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Respuesta
4	Sí se identifica contribución.

El objetivo central o propósito de la MIR 2020 del Pp E022 se encuentra definido como *“los usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo”*, y se vincula con los programas derivados del PND, en particular con el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024, donde contribuye de manera directa con el Objetivo prioritario 1 *“Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec”* y en específico con la estrategia prioritaria 1.2 *“Fortalecer la infraestructura productiva en materia de transporte, logística, energía, hidrocarburos y telecomunicaciones para garantizar el desarrollo integral de la región y detonar el bienestar de la población del Istmo de Tehuantepec”*, en la línea de acción puntual que son: 1.2.1 *“Impulsar el mejoramiento y la modernización de infraestructura ferroviaria en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec”*. Lo anterior se explica ya que, al mejorar la operación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT, se impulsa el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, lo que permite a su vez fortalecer la infraestructura en materia de transporte de carga.

A partir de lo anterior, se encuentra claramente identificada la contribución del Pp E022 al PND 2019-2024, así como al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020 - 2024, por lo que le corresponde el nivel **CUATRO**.

24. ¿El objetivo central del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030?

No procede valoración cuantitativa

El objetivo central o propósito de la MIR 2020 del Pp E022 se encuentra definido como *“los usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo”*, mismo que se vinculó con dos Objetivos de Desarrollo Sostenible los cuales son el Objetivo 9: *“Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación”*, a través de la meta 9.1 *“Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos”*. Debido a que el programa se enfoca en atender los factores que influyen para el desarrollo de un servicio eficaz y eficiente, siendo el mayor problema la falta de mantenimiento a la infraestructura ferroviaria.

Por lo que también se identificó una vinculación al Objetivo 11. *“Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”*, específicamente en la meta 11.3 *“De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativa, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países”*, por lo que el programa pretende que el servicio sea seguro y mediante el mejoramiento de infraestructura ferroviaria, el servicio tenga mayor posibilidad de transportar mercancías y con ello haya un crecimiento económico significativo para las ciudades por donde pasa el ferrocarril.

Con base en lo anterior se tuvo evidencia para el desarrollo del anexo 10 *“Alineación a los ODS”*, así mismo, se identificó que la vinculación entre el Pp E022 y los ODS es directa, específicamente con el Objetivo 9.

25. ¿En la Estructura Programática de la APF vigente, se identifican Pp que sean similares, se complementen o se dupliquen con el Pp evaluado?

No procede valoración cuantitativa.

En el documento de Diagnóstico del Pp específicamente en la sección VII. *Análisis de Similitudes o Complementariedades del Pp*, se menciona que el programa es complementario con el Pp K040, con base a lo anterior se realizará el siguiente análisis.

Retomando el objetivo central o propósito de la MIR 2020 del Pp E022 el cual se encuentra definido como *“Los usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo”*, en donde la población potencial del Pp son *“Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que, por su operación, capacidad económica, logística, etc. son altamente susceptibles de requerir los servicios de transporte y llevar una relación contractual con el FIT”*.

Considerando los elementos del nivel Propósito del Pp, se identificó que el Pp E022 se complementa con el Pp K040 *“Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros”*, como se muestra a continuación:

El propósito del Pp K040 se presenta como: *“Los usuarios cuenten con una mayor infraestructura ferroviaria nacional”*, cuyo problema público es *“Usurarios del sistema Ferroviario Nacional presentan ausencia de infraestructura ferroviaria en condiciones de uso seguro y eficiente para el transporte de pasajeros y mercancías”*, en cuanto que ambos presentan objetivos similares al enfocarse a mejorar las condiciones de servicios de la infraestructura ferroviaria, con la finalidad de apoyar en la creación de infraestructura ferroviaria, diferenciándose en que el K040 realiza un mejoramiento de la infraestructura a través del gasto de capital (obra, equipamiento y mantenimientos mayores), y el E022 lo hace a través del mejoramiento de la operación a través de la conservación y rehabilitación y eficiencia en el traslado de las mercancías.

Se recomienda que el Pp analice la posible fusión de los Pp considerando que, de manera conjunta, los Pp pueden fortalecer el resultado de contar con una infraestructura en condiciones de uso operativo para la prestación del servicio de transporte de carga vía ferrocarril.

Asimismo, se identificó que el desarrollo de la pregunta tiene una clara relación con el anexo 11. *“Complementariedades, similitudes y duplicidades”*.

26. ¿El Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp?

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
4	El Instrumento de Seguimiento del Desempeño permite obtener información relevante sobre: El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del programa, mediante una variable de resultados (propósito – objetivo central).

De acuerdo con la evidencia documental aportada por el Pp, el Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) es una Matriz de Indicadores para Resultados, a partir de la cual se analizan cada uno de los elementos.

En primera instancia, respecto al inciso a), se analiza si el Pp provee de información sobre la gestión de los principales procesos (actividades) del Pp. Para atender lo anterior, en la MIR del Pp se define la actividad denominada *“Ejecución de los trabajos de conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada e imputada al FIT”*, que se mide con dos indicadores porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria y porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, lo cual es relevante ya que implica el desarrollo de los procesos tanto de conservación como de rehabilitación que permitirán el desarrollo del servicio (Componente) del Pp.

En cuanto al segundo elemento, que se refiere a la generación o entrega de los bienes (componentes) del Pp, este declara un Componente denominado *“Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada”*, mismo que es único y claro en su redacción del cual se derivan dos indicadores que son la tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura imputada al FIT y el porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía, que tienen como objetivo medir la forma en que se presta el servicio de transporte de carga a través de la infraestructura asignada al FIT. De esta forma, se cumple con este inciso.

Para el tercer elemento, considerando que el Pp define su objetivo a nivel Propósito como *“Usuarios de la red ferroviaria asignada e imputada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo”* y esta se mide a través del costo anual operativo con respecto al número de toneladas transportadas anualmente, lo que no necesariamente mide la cobertura como una relación de la población atendida respecto a la objetivo, ya que la naturaleza del Pp es la prestación de un servicio de transporte de mercancías sujeto a la demanda por parte de las unidades económicas que se encuentran en la zona de influencia de la infraestructura del FIT, y en para el Pp en particular la cobertura se identifica como la atención de la demanda del servicio de transporte de carga a través de mejorar la eficiencia y la competitividad en la prestación de este. Sin embargo, no cuenta con un indicador específico que permita medir el nivel de cobertura de la demanda alcanzado por el Pp.

Finalmente, para el cuarto elemento con el que se busca contar con información relevante respecto al cambio producido en la población objetivo, este cambio se define como *“contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas”* y este cambio se materializa en prestar un servicio de transporte de carga a los usuarios que sea competitivo respecto a otros medios de transporte que operan en el área de influencia del Pp.

De acuerdo con el análisis anterior, se concluye que el Pp cumple con los cuatro elementos de la pregunta por lo que le corresponde el nivel **CUATRO**.

Sin embargo, se recomienda que se adicione un indicador específico en materia de cobertura de la población objetivo.

27. ¿Los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumple con los siguientes criterios?

- a) Es claro, el nombre del indicador es entendible, no presenta ambigüedades.
- b) Es relevante, provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir.
- c) Es económico, la información para generar el indicador está disponible a un costo razonable.
- d) Es monitoreable, permite su estimación y verificación independiente.
- e) Es adecuado, provee suficientes bases para medir, evaluar o valorar el desempeño.

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
3	El indicador: Es claro, relevante y cumple con otros dos criterios.

La MIR del Pp E022 está compuesta por siete indicadores que son: dos para el nivel Fin, el nivel Propósito, dos indicadores para el Componente del cual se deriva una Actividad que está integrada por dos indicadores.

El primer indicador del nivel Fin se encuentra definido como “*Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria*”, respecto al inciso a) es claro en lo que pretende que es medir la competitividad de la infraestructura ferroviaria, en cuanto a la relevancia del indicador se considera que hace una adecuada aproximación para medir la competitividad de los servicios logísticos del país, aunque no lo hace de manera específica a la infraestructura ferroviaria asignada al FIT, por lo que se identifica un área de oportunidad para mejorar su relevancia en el contexto de la alineación del Pp con el PDIT. Por su parte en los relativo a la economía se considera como tal, debido que la información para la construcción del indicador proviene de medios de verificación institucionales por lo que el costo de su obtención es inferior a su beneficio, con respecto a si el indicador es monitoreable, se tuvo evidencia de la página donde se encuentra el *Informe Anual del Foro Económico Mundial*, por lo que se cumple con este inciso, finalmente en cuanto a lo adecuado del indicador, al tener una clara relación con el objetivo se considera como tal.

Continuando con el nivel Fin, se analizó el segundo indicador que se definió como “*Carga transportada por sistema ferroviario en relación al transporte terrestre*”, con respecto al inciso a) es claro en lo que pretende medir, que es la carga que transporta mediante el sistema ferroviario respecto a la que se moviliza vía terrestre, en cuanto a si es relevante se considera como tal, puesto que se identificó que el indicador provee de información importante para el objetivo ya que le resultado del indicador señala la forma en que participa el ferrocarril para el traslado de mercancías respecto al total de la carga en la región, en lo relativo al inciso c) se identificó que el indicador proviene de medios de verificación institucionales por lo que se cumple con esta característica, con respecto a que si el indicador es monitoreable ya que, se tuvo evidencia que mediante los medios de verificación se puede identificar el total de toneladas transportadas, por lo que se cumple y al tener una clara relación del indicador con el objetivo, se considera adecuado.

El indicador del nivel Propósito definido como “*Costo promedio por tonelada transportada*”, es claro en lo que busca medir, en lo concerniente a la relevancia, se cumple por que provee información de la eficiencia en el traslado de carga, lo que implica que se ha realizado la conservación y rehabilitación de la infraestructura, lo que repercute en menores costos operativos por paros no programados asociados a esta y que por lo tanto el costo por tonelada transportada tiende a disminuir lo que ofrece mejores condiciones comerciales para los usuarios para trasladar su mercancías. En cuanto al inciso c) se identificó que el total de toneladas netas transportadas en las líneas Chiapas y Mayab se encuentra disponible en el departamento de tarifas del FIT, por lo que es información interna, mientras que el costo operativo también se conoce con información del área de Operación

del FIT y por lo tanto el indicador es económico, en cuanto al inciso d) no se tuvo evidencia de la información, por lo que no son monitoreables y con respecto al inciso e), el indicador tiene relación con el objetivo por lo que se considera adecuado.

Con respecto al primer indicador del Componente único se define como *“Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT”*, la definición es clara y relevante ya que el incremento en la velocidad de traslado es resultado de contar con una vía en mejores condiciones de uso operativo; en cuanto a si es económico, de acuerdo al inciso c) se considera como tal, debido a que la información proviene de medios de verificación internos que es la Coordinación de Tráfico, sin embargo, no es monitoreable ya que no se tuvo evidencia de que la información se encuentre pública, así mismo, el indicador tiene una clara relación con el objetivo por lo que se considera adecuado.

En cuanto al segundo indicador del componente que se encuentra definido como *“Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía”*, es claro en lo que pretende medir que son los accidentes atribuibles al estado de la vía y especifica únicamente los atribuibles ya que pueden ocasionarse otros asociados con eventos ajenos al FIT. Con relación a la relevancia del indicador, se considera como tal los accidentes implican la detención del traslado de mercancías, el retraso en los tiempos de entrega, un incremento en el costo operativo y por lo tanto afectaciones a la operación del sistema. En cuanto al inciso c) se identificó que la información provee de medios de verificación internos por lo que se cumple con el inciso, así mismo, en cuanto a si es monitoreable no se tuvo evidencia de los accidentes atribuibles al estado de la vía por lo que no se cumple con el inciso d) y, por otra parte, al tener una clara relación del indicador con el objetivo, este cumple con ser adecuado.

Finalmente se analiza la única Actividad de la cual se derivan dos indicadores, el primer se define como *“Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria”* el indicador es claro y relevante con lo que pretende medir que es la ejecución de los trabajos de conservación respecto a un programa definido a principios del ejercicio fiscal; , en cuanto a si es económico, de acuerdo a los medios de verificación, la información proviene del *Anuario estadístico del transporte ferroviario publicado por la SCT*, por lo que se cumple con esta característica ya que proviene de fuentes institucionales, así mismo se identificó que la información es monitoreable, en relación al inciso e), el indicador tiene una clara relación con el objetivo por lo que se considera adecuado.

El segundo indicador de la Actividad se define como *“Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria”*, el indicador es claro y relevante, que es la ejecución de los trabajos de rehabilitación respecto a un programa definido a principios del ejercicio fiscal; en cuanto a si es económico, se considera como tal, puesto que al igual que el indicador anterior la información proviene del *Anuario estadístico del transporte ferroviario publicado por la SCT*, así mismo la información es monitoreable ya que se tuvo evidencia de la información, en cuanto al inciso e) se considera que el indicador es adecuado, porque tiene una clara relación con el objetivo.

De acuerdo al análisis anterior se tuvo evidencia para el desarrollo del anexo 12. *“Instrumento de Seguimiento del Desempeño”*, así mismo se identificó que los indicadores de la MIR cumplen con el 83.33 por ciento de las características solicitadas en la pregunta siendo claros, relevantes, económicos y adecuados, aunque en su mayoría no son monitoreables por lo que le corresponde el nivel **TRES**.

Se recomienda fortalecer la característica de que los indicadores sean monitoreables, mediante la publicación en el portal de internet de las bases de datos que permitan la reproducción externa de los mismos.

Por otro lado, de manera particular se recomienda modificar del indicador para el nivel Fin considerando la alineación del Pp con el PDIT y orientarlo hacia el fortalecimiento de las actividades económicas en el Istmo de Tehuantepec.

28. ¿Los medios de verificación de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?

- Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información.
- Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información.
- Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador.
- Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	Los medios de verificación de los indicadores cuentan con:
2	Dos de los criterios de valoración.

La MIR del Pp E022 consta de indicadores asociados a cada uno de los niveles y todos cuentan con medios de verificación. En esta pregunta se analizará si cumplen con las características establecidas en la misma.

El nivel Fin cuenta con dos indicadores, el primero define su medio de verificación como *“Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial: Informe Anual del Foro Económico Mundial, http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport”*, en cuanto al inciso a) se cumple, puesto que menciona el documento donde se encuentra la información que es el *Informe Anual del Foro Económico Mundial*, con respecto al inciso b) no identifica el área administrativa donde se genera la información ya que es una publicación del Foro Económico Mundial, referente a que si especifica el año o periodo en el que se emite el documento, no se tuvo evidencia de esta información por lo que no se cumple. Finalmente, i cuenta con una liga para la ubicación de los medios de verificación por lo que se cumple con inciso d).

El segundo indicador del nivel Fin define su medio de verificación como *“Dirección General de Autotransporte Federal y Dirección General de Transporte. Ferroviario y Multimodal Subsecretaría de Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes”*, en cuanto al inciso a) no se cumple, puesto que no menciona el documento donde se encuentra la información, con respecto al inciso b) identifica el área administrativa que genera la información la cual es la Dirección General de Autotransporte Federal y la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal Subsecretaría de Transporte, en cuanto inciso c) no especifica el año en que se emite el documento sin embargo se especifica -en su respectiva ficha técnica- que su periodicidad es anual, con lo que se cumple el inciso y finalmente, respondiendo al inciso d) no se cumple puesto que no indican la liga de la página electrónica o ubicación donde se encuentra la información.

Tomando en cuenta los medios de verificación para el nivel Propósito *“Toneladas netas transportadas en las líneas Chiapas y Mayab: Archivo electrónico sobre carga que se encuentra disponible en el Departamento de Tarifas del FIT”*, cuyo indicador se define como *“Costo promedio por tonelada transportada”*, en primera instancia con respecto al inciso a) se cumple con esta característica, puesto que presenta el nombre completo del documento donde se encuentra la información, referente al inciso b) se identificó que menciona el área administrativa que es el Departamento de Tarifas del FIT quien genera esta información de manera anual por lo que se cumple con el inciso c) y respondiendo al inciso d) no cuentan con una liga o ubicación de los medios de verificación.

En el caso del nivel Componente cuenta con dos indicadores el primero define su medio de verificación como *“Velocidad promedio de la operación: Reporte de Tráfico que se encuentra disponible en la Coordinación de Tráfico”*, con respecto al inciso a) se cumple con esta característica, ya que presenta el nombre completo del documento donde se encuentra la información, en cuanto a si los medios de verificación incluye el nombre del

área donde se publica la información, se cumple puesto que menciona que se encuentra en la Coordinación de Tráfico, sin embargo, no especifica el año o periodo en el que se emite el documento y con respecto al inciso d) no cuentan con una liga para la ubicación de los medios de verificación.

Con relación al segundo indicador del Componente donde define su medio de verificación como “*Accidentes atribuibles al estado de la vía: Estadísticas de accidentabilidad que se encuentran disponibles en el Departamento de Seguros*”, con respecto al inciso a) se cumple con esta característica, debido a que presenta el nombre del documento donde se encuentra la información, en cuanto al inciso b) se cumple, ya que menciona el área administrativa que genera la información que es el Departamento de Seguros, sin embargo, no especifica el año o periodo en el que se emite el documento y con respecto al inciso d) no cuenta con una liga para la ubicación de los medios de verificación.

En cuanto a la Actividad se identificaron dos indicadores, con respecto a los medios de verificación del primer indicador se encuentran definidos como “*Kilómetros de vía férrea: Anuario estadístico del transporte ferroviario publicado por la SCT, dirección <http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/>*”, con respecto al inciso a) se cumple con esta característica, puesto que se identificó el nombre del documento que es el Anuario estadístico del transporte ferroviario, en cuanto al inciso b) se identificó que el lugar donde se genera la información es en la Secretaria de Comunicaciones y Transporte, sin embargo no menciona el área administrativa, por lo que no se cumple con este inciso. En cuanto al inciso c) no especifican el año o periodo en el que se emite el documento y finalmente, referente al inciso d) se cumple, ya que cuenta con una liga para la ubicación de los medios de verificación.

El segundo indicador de la Actividad, define su medio de verificación como “*Kilómetros de vía férrea: 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/>*”, con respecto al inciso a) se cumple con esta característica, puesto que se identificó el nombre del documento que es el Informe mensual de trabajo y aplicación de materias, en cuanto al inciso b) no menciona el área administrativa donde se genera la información, por lo que no se cumple con este inciso. En cuanto al inciso c) no especifican el año o periodo en el que se emite el documento y finalmente, referente al inciso d) se cumple, ya que cuenta con una liga para la ubicación de los medios de verificación.

Considerando el análisis anterior, se tuvo evidencia para el desarrollo del anexo 12. “*Instrumento de Seguimiento del Desempeño*”, y la valoración de la pregunta corresponde al nivel 2.

Se recomienda que los medios de verificación sean específicos para cada indicador de la MIR en todos sus niveles, y que permitan la reproducción del indicador de acuerdo con el método de cálculo definido. Adicionalmente éstos deberán disponibles de manera pública en el portal del FIT, e integrar en la MIR el área donde se genera la información, el año en el que se emite el documento, así como, la liga de la página electrónica para cada uno de los indicadores donde se pueda monitorear la información.

29. ¿Las metas de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?

- Se establecen con base en un método de cálculo documentado.
- Cuentan con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.
- Se orientan a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.
- Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.

Respuesta:

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	Las metas de los indicadores cuentan con:
3	Tres de los criterios de valoración.

La MIR del Pp E022, cuenta con metas asociadas para sus indicadores que la conforman, cabe mencionar que solo se tuvo evidencia de seis de los siete indicadores.

A nivel Fin cuyo indicador se definió como “*Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria*”, y tiene como unidad de medida índice de incremento, en la cual se estableció una meta de 5.37 por ciento, por lo que se cumple que la meta se establece con base en un método de cálculo documentado, y por lo tanto, se cumple con el inciso a), respecto al inciso b) como ya se mencionó la meta cuenta con unidad de medida y el sentido del indicador es Ascendente, por lo que se identificó que es congruente puesto que se espera que la competitividad de la infraestructura ferroviaria tenga un aumento significativo más adelante. Referente al inciso c) se identificó la línea base de 2.8 por ciento en 2015, pero no la del ejercicio fiscal anterior por lo que se cumple parcialmente con el inciso. Finalmente, considerando la normatividad aplicable, los recursos humanos, técnicos, materiales y presupuestales asignados al Pp se considera que la meta es factible de alcanzar.

Posteriormente se identificó un segundo indicador del Nivel Fin, el cual está definido como “*Carga transportada por sistema ferroviario en relación al transporte terrestre*”, que relaciona las toneladas transportadas por km en el Sistema Ferroviario con respecto a las toneladas transportadas por km en el transporte terrestre, por lo que se cumple con el inciso a), con respecto a la unidad de medida se presenta como tonelada y de acuerdo al sentido del indicador ascendente lo cual se espera transportar el mayor número de toneladas en el lapso de menor tiempo, por lo que se cumple con el inciso b). Con relación a que, si la meta es retadora, no se tuvo evidencia puesto que el apartado de la meta no cuenta con la información solicitada, por lo que no se cumple con el inciso. Finalmente, al no contar con el valor no de la meta no se tiene evidencia si es factible de alcanzar.

El indicador a nivel Propósito, definido como “*Costo promedio por tonelada transportada*”, tiene una meta establecida en 0.56, misma que se obtiene con base al método de cálculo que relaciona el costo anual operativo, con respecto al número de toneladas transportadas anualmente y, por ende, se cumple con el inciso a). Respecto al siguiente inciso no tiene establecida una unidad de medida, puesto que solo menciona que es “otra” pero no especifica la unidad de medida, por otro lado, se tiene evidencia del sentido del indicador el cual es descendente, siendo adecuado para la meta puesto que se espera que sean menores los costos de operación, por lo que se cumple parcialmente con el inciso. Referente al inciso c) considerando la línea base del 2015 de 627,967,308 la

cual es ambigua puesto que no tiene coherencia con la meta y, por lo tanto, no se cumple con inciso. Finalmente, considerando que la meta no pudo identificar que la meta fuera factible de alcanzar.

A nivel Componente, se identificaron dos indicadores el primero de estos está definido como *“Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT”*, que relaciona la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t con respecto a la velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año anterior, para el que se estableció una meta del 20 por ciento, por lo que, se cumple con inciso a); posteriormente, cuenta con unidad de medida que es porcentaje y de acuerdo con el sentido del indicador es Ascendente, por lo que se espera elevar la velocidad del servicio, por lo tanto cumple con el inciso b). En cuanto a la orientación al desempeño, se cumple con esta característica puesto que la línea base es del 12 por ciento, y de acuerdo a la meta que se pretende alcanzar esta es retadora. Finalmente, considerando la normatividad aplicable, los recursos humanos, técnicos, materiales y presupuestales asignados al Pp se considera que la meta es factible de alcanzar.

En cuanto al segundo indicador del Componente *“Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía”*, que relaciona el número de accidentes atribuibles al estado de la vía de la infraestructura asignada e impuesta al FIT en el año t con respecto al total de accidentes en el año anterior, para el que se estableció una meta del 90.54 por ciento, por lo que se cumple con inciso a), en cuanto a la unidad de medida que presenta es porcentaje y de acuerdo al sentido del indicador que es descendente, este se identificó que es congruente por lo que se está que disminuyan los accidentes atribuibles al estado de la vía y por lo tanto, se cumple con el inciso. Referente a la orientación al desempeño y de acuerdo a la línea base que es de 196 por ciento, se considera retadora ya que de acuerdo a su meta se espera disminuir los accidentes, por lo que se cumple. Finalmente, considerando la normatividad aplicable, los recursos humanos, técnicos, materiales y presupuestales asignados al Pp se considera que la meta es factible de alcanzar.

Finalmente, a nivel Actividad se identificaron dos indicadores, con respecto al primero indicador *“Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria”*, que relaciona el método de cálculo como kilómetros de vía conservados según norma NOM-084-SCT2-2003 con respecto a los kilómetros de red ferroviaria programados, para el que se estableció una meta del 100 por ciento, por lo que se cumple con el inciso a), continuando con el análisis se identificó que el indicador tiene como unidad de medida porcentaje y el sentido del indicador es ascendente del cual se identificó adecuado, puesto que se espera que se eleven los cuidados para la conservación de la infraestructura ferroviaria, con respecto al desempeño del indicador se identificó que la meta es retadora, por lo que se cumpliría en su totalidad el cuidado y conservación de la infraestructura ferroviaria para mejorar el servicio y operación que brinda el transporte de Ferrocarriles. Finalmente, considerando la normatividad aplicable, los recursos humanos, técnicos, materiales y presupuestales asignados al Pp se considera que la meta es factible de alcanzar.

Con respecto al segundo indicador el cual está definido como *“Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria”*, que relaciona el método de cálculo como Kilómetros de vía rehabilitada según norma NOM-084-SCT2-2003, con respecto a los kilómetros de vía programados, para el que se estableció una meta del 100 por ciento, por lo que se cumple con el inciso a), continuando con el análisis se identificó que el indicador tiene como unidad de medida el porcentaje, con respecto al comportamiento del indicador, se observó que es Ascendente, por lo que tiene relación con la meta que se pretende alcanzar, y por lo tanto, se cumple con inciso b). referente a si está orientado a mejorar el desempeño, se cumple puesto que se espera en su totalidad rehabilitar la vía ferroviaria con

calificación 3 según la NOM.084-SCT-2003. Finalmente, considerando la normatividad aplicable, los recursos humanos, técnicos, materiales y presupuestales asignados al Pp se considera que la meta es factible de alcanzar.

55

De acuerdo a lo anterior, se tuvo evidencia para el desarrollo del anexo 12. “*Instrumento de Seguimiento del Desempeño*”, específicamente para el apartado de “*Características de las metas*”, así mismo, se cumplen con la mayoría de los criterios establecidos en la pregunta por lo que se le asigna el valor de **TRES**.

Se recomienda que en la actualización de los indicadores se consideren las áreas de mejora incluidas en la pregunta, así mismo, incorporar todas las metas de los indicadores en las fichas técnicas.

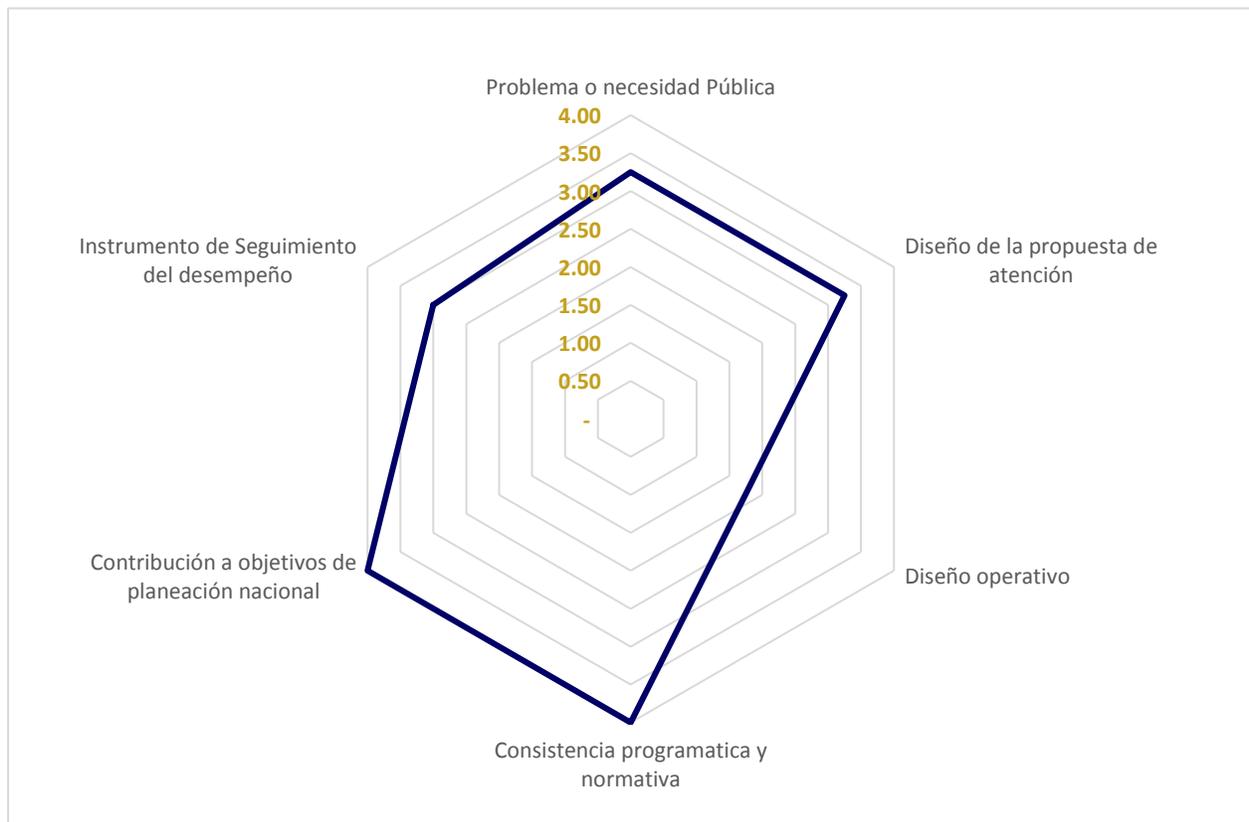
A) VALORACIÓN CUANTITATIVA GLOBAL

Tabla 2. Valoración por cada sección

No.	Sección	Total de preguntas (A)	Puntuación máxima (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	4	13	3.25
III	Diseño de la propuesta de atención	4	13	3.25
IV	Diseño operativo	10	18	1.80
V	Consistencia programática y normativa	1	4	4.00
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	1	4	4.00
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	4	12	3.00
TOTAL		24	64	2.67

Fuente: elaboración propia con base a lo establecido en los TdR.

Gráfica 1. Valoración cuantitativa por sección



Fuente: elaboración propia con base en lo establecido en los TdR.

Eficiencia

El Pp no realiza análisis de alternativas por lo que no se tiene evidencia suficiente de que la forma en que presta el servicio de transporte de carga sea la más eficiente, por lo que no se puede asegurar que la alternativa propuesta es la óptima. Sin embargo, a partir de los indicadores que presenta en su ISD, como es el caso del indicador a nivel Fin “Carga transportada por sistema ferroviario en relación al transporte terrestre”, que relaciona las toneladas transportadas por km en el Sistema Ferroviario con respecto a las toneladas transportadas por km en el transporte terrestre, se tiene evidencia de que el transporte de carga por medio de ferrocarril es más eficiente en distancias mayores a los 500 km, por lo que es una alternativa que con base en un análisis minuciosos se podría considerar como óptima para el transporte de carga.

A nivel Propósito, el Pp estableció un indicador que se refiere al costo promedio de transportar una tonelada y tiene una meta de 0.56 pesos con un sentido descendente, lo que implica que en la medida en que mejore la operación de la infraestructura del Pp, se incrementará su eficiencia ya que disminuirá el costo de traslado por tonelada. De esta manera se demostraría que el transporte de carga por ferrocarril es la mejor alternativa. No obstante, a lo anterior, no se tuvo evidencia del seguimiento de este indicador por lo que no se puede asegurar una disminución en los costos de traslado y, por lo tanto, mayores niveles de eficiencia.

Eficacia

Como se mencionó líneas arriba no se tiene evidencia del análisis de alternativas del Pp aunque se identificaron indicadores de cumplimiento en su ISD a nivel Componente y Actividad. Por un lado, en cuanto a la velocidad promedio de operación, el indicador de tasa de variación muestra un resultado positivo, es decir, un incremento, mientras que el segundo indicador que se refiere a los accidentes atribuibles a la vía muestra un decremento (deseable), porque se da cumplimiento con los objetivos establecidos. A nivel Actividad se identifica cumplimiento de los programas anuales de rehabilitación y conservación de la vía. De esta manera se tiene evidencia de la eficacia del Pp.

Economía

Como se ha señalado en distintas ocasiones, si bien el Pp no realizó un análisis de alternativas que permitiera asegurar que la seleccionada es la óptima, establece en su ISD indicadores que tiene como objetivo asegurar el adecuado uso de los recursos para la prestación del servicio público de transporte de carga por ferrocarril. Tal es el caso del indicador a nivel Propósito en el que se mide el costo promedio por tonelada transportada con lo que se busca asegurar que el uso de los recursos sea óptimo.

Transparencia

En cuanto a esta característica, considerando la naturaleza del Pp que se refiere a la atención de la demanda de servicios de transporte carga, no se identificaron mecanismos de elegibilidad para la selección de la población objetivo ya que más bien se responde a la demanda de servicios por las unidades económicas (personas físicas o morales). En cuanto a la estructuración de un padrón de beneficiarios, el Pp cuenta con una base de datos con los servicios prestados y los clientes a quienes se presta el servicio, aunque carece de características sociodemográficas de la población objetivo. Dicha información está sistematizada.

Honradez

58

El Pp no cuenta con procedimientos documentados para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios, sin embargo, lleva a cabo los servicios en estricto apego a la normatividad interna del FIT y cuenta con indicadores de desempeño para asegurar que se presten los servicios que permitan asegurar la adecuada operación de la infraestructura ferroviaria a cargo del Pp.

Pertinencia

La propuesta de intervención se enfoca en la prestación del servicio carga oportuno y eficiente para atender la demanda por parte de las unidades económicas de la zona, por lo que atiende una necesidad plenamente identificada.

Coherencia interna

El Pp establece en su ISD como propuesta de intervención la mejora en las condiciones de uso operativo de la infraestructura con la intención de mejorar la prestación del servicio de transporte de carga para lo que mide la variación en la velocidad de traslado y los accidentes atribuibles al estado de la vía, lo que a su vez se logra con la oportuna realización de los programas de rehabilitación y conservación a la infraestructura. De esta forma se pretende atender la necesidad de las unidades económicas de contar con un medio de transporte efectivo y eficiente para el traslado de mercancías.

Coherencia externa

Considerando que el Pp ha modificado su sectorización en los últimos años, actualmente se alinea al Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024 como una estrategia para detonar la actividad económica en el sureste de nuestro país, por lo que contribuye de manera significativa a fortalecer la infraestructura productiva de la región. Por otro lado, en cuanto a su modalidad, esta es acorde con el servicio que presta y sus componentes y actividades tienen como objetivo que la infraestructura se mantengan en buen estado de uso operativo.

Sostenibilidad

Considerando el impulso al desarrollo de la zona sureste de nuestro país, el Pp fortalecerá su posicionamiento como medio de transporte de mercancías al alba del fortalecimiento de las cadenas productivas de la zona, por lo que se espera que incremente los beneficios esperados.

Tabla 3. Análisis FODA

Sección de la evaluación	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
Problema o necesidad Pública	<p>Fortaleza</p> <p>El Pp cuenta con un documento de diagnóstico que desarrolla todas las secciones definidas por la SHCP y por el CONEVAL, mismo que define el problema y justifica el diseño e implementación del Pp.</p>	1	Hacer consistente la redacción del problema y el desarrollo de la MML con la MIR del ejercicio evaluado.	Corto plazo
Problema o necesidad pública	<p>Fortaleza</p> <p>El problema que atiende el programa es claro y establece una problemática, así mismo, sus elementos identifican una población objetivo.</p>	2	Homologar la definición del problema que se encuentra en el Diagnóstico con el resultado del desarrollo de la MML.	Corto plazo
Problema o necesidad pública	<p>Fortaleza</p> <p>El Pp atiende un problema público relevante que es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática en la zona de influencia del Pp así como con el diagnóstico realizado en el PDIT.</p>	3	Ninguna	Corto plazo
Problema o necesidad pública	<p>Fortaleza</p> <p>El programa identifica efectos diferenciados en grupos de territorios enfocados a la región sureste del país.</p>	4	Ninguna	Corto plazo

Sección de la evaluación	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
Problema o necesidad pública	<p align="center">Fortaleza</p> <p>El Pp identifica para su problema público las causas y efectos, y se identifica lógica causal entre ellos, presentando un análisis específico en la zona en que se implementa el Pp</p>	5	Asegurar la consistencia entre el análisis del problema y resultados de la MML, es decir la MIR resultante para el ejercicio fiscal 2020.	Corto plazo
Diseño de la propuesta de atención	<p align="center">Fortaleza</p> <p>El objetivo del programa (Propósito), es único, identifica una población objetivo y corresponde a la solución de la necesidad objeto de la intervención pública.</p>	6	Hacer consistente el desarrollo de la MIR en todos sus niveles con el planteamiento del problema y el desarrollo de la MML establecida en el Diagnóstico.	Ninguna
Diseño de la propuesta de atención	<p align="center">Fortaleza</p> <p>Los componentes que produce el programa corresponden a la solución de una o varias causas del problema, así mismo se tuvo evidencia de la factibilidad en su entrega, siendo este relevante para alcanzar el objetivo del Pp.</p>	7	Hacer consistente el desarrollo de la MIR en todos sus niveles con el planteamiento del problema y el desarrollo de la MML establecida en el Diagnóstico.	Ninguna
Diseño de la propuesta de atención	<p align="center">Fortaleza</p> <p>La población potencial, objetivo y atendida del Pp se encuentran claramente identificadas en su documento de Diagnóstico.</p>	8	Incorporar la cuantificación de la población objetivo en el análisis del problema.	Corto plazo

Sección de la evaluación	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
Diseño de la propuesta de atención	<p align="center">Fortaleza</p> <p>La intervención que realiza el Pp presenta una justificación empírica sólida que se documenta en el PDIT.</p>	9	Incorporar en el documento de diagnóstico el análisis desarrollado para la formulación del PDIT	Corto plazo
Diseño operativo	<p align="center">Fortaleza</p> <p>El Pp considera procedimientos diferenciados que se refieren la calendarización y focalización de las actividades de conservaciones en los periodos de lluvias y huracanes donde existen riesgos de afectaciones a la infraestructura.</p>	15	Ninguna	Ninguna
Diseño operativo	<p align="center">Fortaleza</p> <p>El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer el tipo de bien y/o servicio otorgado a la población atendida.</p>	17	Ninguna	Ninguna
Diseño operativo	<p align="center">Fortaleza</p> <p>El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas, donde se identifican los resultados de los indicadores, así mismo promueve la generación y publicación de la información en datos abiertos y accesibles.</p>	18 y 19	Ninguna	Ninguna

Sección de la evaluación	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
Diseño operativo	<p>Fortaleza</p> <p>Se tuvo evidencia de la asignación presupuestal que tuvo el programa, así como su distribución por capítulo y el gasto unitario.</p>	20	Se recomienda que el Pp publique el resultado del indicador de costo promedio de manera anual y le dé seguimiento, lo que le permitirá determinar la eficiencia en el costo de operación del Pp.	Largo plazo
Consistencia programática y normativa	<p>Fortaleza</p> <p>La modalidad es consistente con el objetivo que persigue.</p>	21	Ninguna	Ninguna
Consistencia programática y normativa	<p>Fortalezas</p> <p>Los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención del Pp.</p>	22	Ninguna	Ninguna
Contribución a objetivos de planeación nacional	<p>Fortaleza</p> <p>El Propósito del Pp contribuye al cumplimiento de sus objetivos estratégicos y se vincula con dos ODS (9 y 11).</p>	23 y 24	Ninguna	Ninguna
Complementariedades, similitudes y duplicidades	<p>Oportunidad</p> <p>Se identificó que el programa se complementa con el Pp K040.</p>	25	Ninguna	Ninguna

Sección de la evaluación	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
Instrumento de seguimiento del Desempeño	<p>Fortaleza</p> <p>El Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp permite obtener información relevante sobre proveer de información de la gestión de los principales procesos, así como la generación de bienes.</p>	26	Ninguna	Ninguna
Instrumento de seguimiento del Desempeño	<p>Fortaleza</p> <p>Los indicadores de la MIR, cumplen con ser claros, relevantes y económicos.</p>	27	Que los medios de verificación se encuentren publicados en la página de internet del FIT con lo que se cumpliría con la característica de monitoreable.	
Instrumento de Seguimiento del Desempeño	<p>Fortaleza</p> <p>Se presentaron las fichas técnicas de los indicadores, mismos donde se identificó la meta de cada indicador y en general están orientadas al desempeño.</p>	29	Ninguna	Ninguna

Sección de la evaluación	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
Problema o necesidad pública	Debilidad El problema no identifica el cambio esperado sobre la población objetivo.	2	Fortalecer la definición del problema haciendo énfasis en el resultado esperado sobre la población objetivo.	Corto plazo
Diseño de la propuesta de atención	Debilidad Las poblaciones no son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, ya que se identificó inconsistencias entre el Diagnóstico y la MIR.	8	Fortalecer el documento de Diagnóstico haciendo que la definición y cuantificación de las población potencial y objetivo se encuentren en las mismas unidades.	Corto plazo
Diseño de la propuesta de atención	Debilidad No se identificó el análisis de alternativas explícito, si bien hay sustento y evidencia empírica.	10	Incorporar en la sección de Análisis de Alternativas la evaluación de diversas propuestas de solución con base en criterios tales como a) costo de implementación; b) viabilidad técnica; c) capacidad institucional, d) impacto institucional, entre otros.	Corto plazo
Diseño operativo	Debilidad El programa no cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender la población potencial y objetivo.	11	Incorporar en la sección 4. Cobertura las estimaciones anuales de cobertura, la evolución de la población potencial,	Largo plazo

Sección de la evaluación	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
			objetivo y atendida, así como el presupuesto actualizado necesario para lograr las metas establecidas.	
Diseño operativo	<p style="text-align: center;">Debilidad</p> <p>El programa no cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población.</p>	12	Documentar en las secciones de identificación y caracterización de la población potencial y objetivo del documento de diagnóstico los criterios establecidos en su marco normativo como lo es el Reglamento del Servicio Ferroviario.	Largo plazo
Diseño operativo	<p style="text-align: center;">Debilidad</p> <p>No se identificaron procedimientos de la entrega de servicio de carga.</p>	15	Estructurar y documentar el procedimiento para la recepción, registro y tramite, así como de la entrega del servicio de carga.	Corto plazo
Diseño operativo	<p style="text-align: center;">Debilidad</p> <p>No se identificó en el padrón de beneficiarios las características de la población atendida, así como una clave única que permita su identificación.</p>	17	Incorporar mayor información de las unidades económicas que atiende, así como su RFC, así como las características del bien o servicio.	Largo plazo

Sección de la evaluación	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención
Instrumento de Seguimiento del Desempeño	<p style="text-align: center;">Debilidad</p> <p>No se identificó que todos los medios de verificación sean públicos y accesibles a cualquier persona</p>	27 y 28	Se recomienda fortalecer la característica de que los indicadores sean monitoreables, mediante la publicación en el portal de internet de las bases de datos que permitan la reproducción externa de los mismos.	Corto plazo

A partir del análisis de los diversos elementos que componen la evaluación en materia de diseño se concluye lo siguiente por cada uno de los apartados:

PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA

- El Pp cuenta con un documento de Diagnóstico con base en los establecido en los “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación” emitido de manera conjunta por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social y la Unidad de Evaluación del Desempeño dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito, sin embargo, presenta áreas de oportunidad en cuanto al: a) análisis de alternativas, b) la operación del Pp; c) padrón de beneficiarios, d) cobertura y, d) desagregación del presupuesto por capítulo y partida.
- En lo que respecta al planteamiento del problema, esta se presenta de forma clara, concreta y se encuentra planteada como un hecho negativo; identificado su población objetivo, sin embargo, no presenta de manera clara la forma el cambio sobre esta.
- La intervención pública que plantea el Pp esta contextualizada en la problemática de la zona sureste en materia de desarrollo económico y social, ofreciendo una propuesta en la que a través del servicio de transporte de carga en la zona de influencia se apoya el desarrollo de la actividad económica del país. No obstante, lo anterior, el ISD es inconsistente con la propuesta del documento de Diagnóstico.
- El Pp desarrollo un árbol de problemas de acuerdo con la Metodología del Marco Lógico con sus respectivas causas y efectos, así como la caracterización de la población objetivo y su localización geográfica, pero su resultado no coincide con este análisis, es decir, la MIR para el ejercicio 2020 no es consistente con lo establecido en el Diagnóstico.

DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN

- El objetivo central del programa identifica su la población objetivo, es único y corresponde a la solución del problema, sin embargo, presenta áreas de mejora en cuanto a la estimación de la cobertura.
- En cuanto a los bienes y/o servicios que ofrece el programa, a partir del Componente de “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria realizada”, se asegura el logro del Propósito. Es preciso señalar que la redacción del Componente limita identificar los servicios diferenciados entre la operación y conservación de la infraestructura.
- El Pp define e identifica sus poblaciones tanto potencial y objetivo de manera clara en una base datos, sin embargo, se identificó una inconsistencia entre los documentos estratégicos del programa, es decir, mientras que en el documento de diagnóstico se hace referencia a unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT, en la MIR se hace referencia a una población, que es la red ferroviaria. Lo anterior limita la estimación de la cobertura.
- Aunque el Pp cuenta con una justificación teórica y empírica documentada que sustenta el diseño del Pp y que se analiza de manera detallada en el PDIT, no ofrece evidencia de que la alternativa de solución sea la óptima ya que no realizó el análisis y evaluación de éstas.

- No se tuvo evidencia de que el programa cuente con una estrategia de cobertura. Lo anterior cobra mayor relevancia ya que la identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida es distinta entre la MIR y el documento de diagnóstico, por lo que no se establece la cobertura del Pp en el corto, mediano ni largo plazo.
- El programa no establece criterios de elegibilidad para la selección de su población objetivo, sin embargo, focaliza sus esfuerzos de acuerdo con la zona de influencia directa en la región sur- sureste de nuestro país, por lo que se puede asegurar que el programa diferencia los grupos territoriales que en este caso es la propia zona de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.
- El Pp no mostró evidencia de que cuente con mecanismos documentados para la solicitud y entrega de bienes y/o servicios, así como para la entrega de estos, lo que implica áreas de oportunidad en la operación del Pp.
- El Pp cuenta con una base de datos en donde se identifican los servicios que presta el programa, los destinatarios de estos, así como ciertas características de los servicios, sin embargo, no es posible identificar su unicidad, así como los mecanismos para su depuración.
- El Pp cuenta con mecanismo de transparencia y rendición de cuentas, en donde se identificaron áreas de mejora en cuanto a la información que debe contener del Pp como lo son sus indicadores para medir resultados, y los estudios realizados relativos al Pp. Por su parte, se tuvo evidencia de que el programa fomenta el uso de tecnología de la información para atender tramites, servicios, quejas y dudas.
- Se identificó la asignación presupuestal del Pp para el ejercicio fiscal 2020, por concepto de recursos fiscales distribuida en los capítulos, 1000, 2000 y 3000, aunque no respectos al cálculo y evolución del gasto unitario en el que incurre.

CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA

- La modalidad del Pp es consistente con el objetivo, en ese mismo sentido, se tuvo evidencia de que todos los documentos estratégicos, institucionales y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención.

CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE PLANEACIÓN NACIONAL

- El Pp presenta una clara vinculación a nivel Propósito con el Programa Nacional de Desarrollo 2019-2024 y con el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024.
- En general, el Pp muestra una clara vinculación al enfoque 3. "Economía", y se encuentra asociado al *"Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec"* que tiene como objetivo *"impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (...)"* así como al Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024 en su objetivo 1 *"Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec"*.

- El Pp se encuentra vinculado con dos Objetivos del Desarrollo Sostenible, al objetivo Objetivo 9: *“Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación”*, y al objetivo 11. *“Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”*.

COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES

- Se identificó que el programa es complementario con uno de los programas presupuestales que es el K040 *Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros*, puesto que presentan objetivos similares, aunque con modalidad distinta.

INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DE EVALUACIÓN

- La Actividad única de la MIR del Pp genera información relevante sobre los dos procesos necesarios para proveer el servicio, por un lado, el relativo al programa de conservación y por el otro el de rehabilitación. A su vez, el servicio generado por esta actividad se visualiza en dos vertientes, por un lado, la operación y por el otro la conservación. A partir de este servicio se espera mejorar las condiciones de uso operativo de la infraestructura ferroviaria y a partir de este contribuir a contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros. A pesar de lo anterior, se debe señalar el cambio de enfoque de la MIR respecto al análisis del problema desarrollado en el Diagnóstico.
- En cuanto a que, si los indicadores cumplen con los criterios de ser Claros, Relevantes, Económicos, Monitoreables y Adecuados se identificó lo siguiente para cada nivel de la MIR:
 - **Fin:**
 - El indicador *“Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria”* cumple con las características CREMA aunque presenta áreas de oportunidad en cuanto a la relevancia.
 - Por su parte, el indicador *“Carga transportada por sistema ferroviario en relación al transporte terrestre”* cumple con todas las características CREMA.
 - **Propósito:** El indicador *“Costo promedio por tonelada transportada”* cumple con las características deseadas con excepción de la de ser Monitoreable.
 - **Componente:** Ambos indicadores cumplen con cuatro de las cinco características, no lográndose identificar que sean sujetos a comprobación externa.
 - **Actividad:** Cumplen con las cinco características
- Los medios de verificación de los indicadores del Pp contenidos en la MIR presentan diversas áreas de oportunidad, principalmente en lo relativo a que estos no son suficientes para su cálculo y que estos a su vez no son accesibles para su comprobación externa, es decir, no son monitoreables.
- Así mismo, se identificó que cada indicador cuenta con fichas técnicas en las cuales se tuvo evidencia de las metas de cada uno de los indicadores, las cuales cuentan con unidad de medida y en su mayoría están orientadas al desempeño.

Anexo 1. Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente.

Problema o necesidad Pública Central

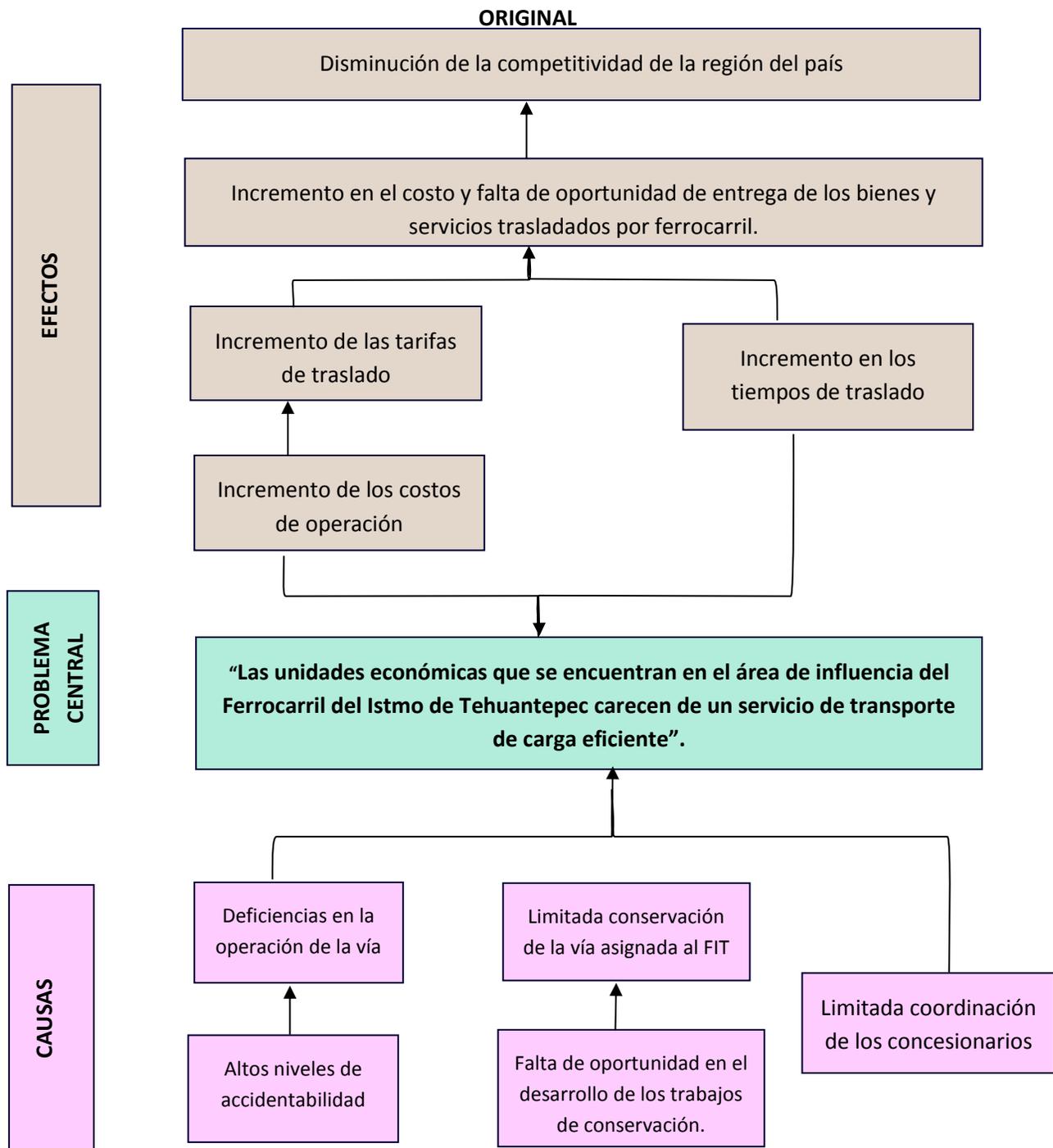
“Las unidades económicas que se encuentran en el área de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec carecen de un servicio de transporte de carga eficiente”.

Descripción de afectaciones diferenciadas

Grupo de población / territorio / medio ambiente	Descripción de la afectación diferenciada	Brechas o rezagos identificados	Fuente de información
Mujeres	N/D	N/D	N/D
Niñas, niños y adolescentes	N/D	N/D	N/D
Jóvenes (15 a 29 años)	N/D	N/D	N/D
Personas adultas mayores (mayores de 65 años)	N/D	N/D	N/D
Personas indígenas y/o afrodescendientes	N/D	N/D	N/D
Personas con discapacidad	N/D	N/D	N/D
Localidades rurales	N/D	N/D	N/D
Entidades del sureste del país	Región sur-sureste	Zona de influencia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, puesto que considera las líneas Z, K y FA en donde opera el FIT con sus respectivas estaciones	Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec

		receptoras y/o productoras de carga en el Estado de Oaxaca y en las vías de comunicación ferroviaria de Chiapas y Mayab.	
Medio ambiente	N/D	N/D	N/D
Otro	N/D	N/D	N/D
<p>Los procedimientos diferenciados que implementa el Pp se refieren a la calendarización y focalización de las actividades de conservación en los periodos de lluvias y huracanes en las que existen mayores riesgos de afectaciones a la infraestructura, es por lo anterior que únicamente se refiere a las Entidades del Sureste del País.</p> <p>Sin embargo, equipo evaluador recomienda que el Pp genere sinergias con el programa K040 con el que es complementario, puesto que con el desarrollo de puntos de interconexión logística con el transporte de carga y en su caso, con los proyectos que desarrollarán en el sureste del país, específicamente el Tran Maya en su modalidad de carga se verá reflejado en corto plazo los resultados.</p>			

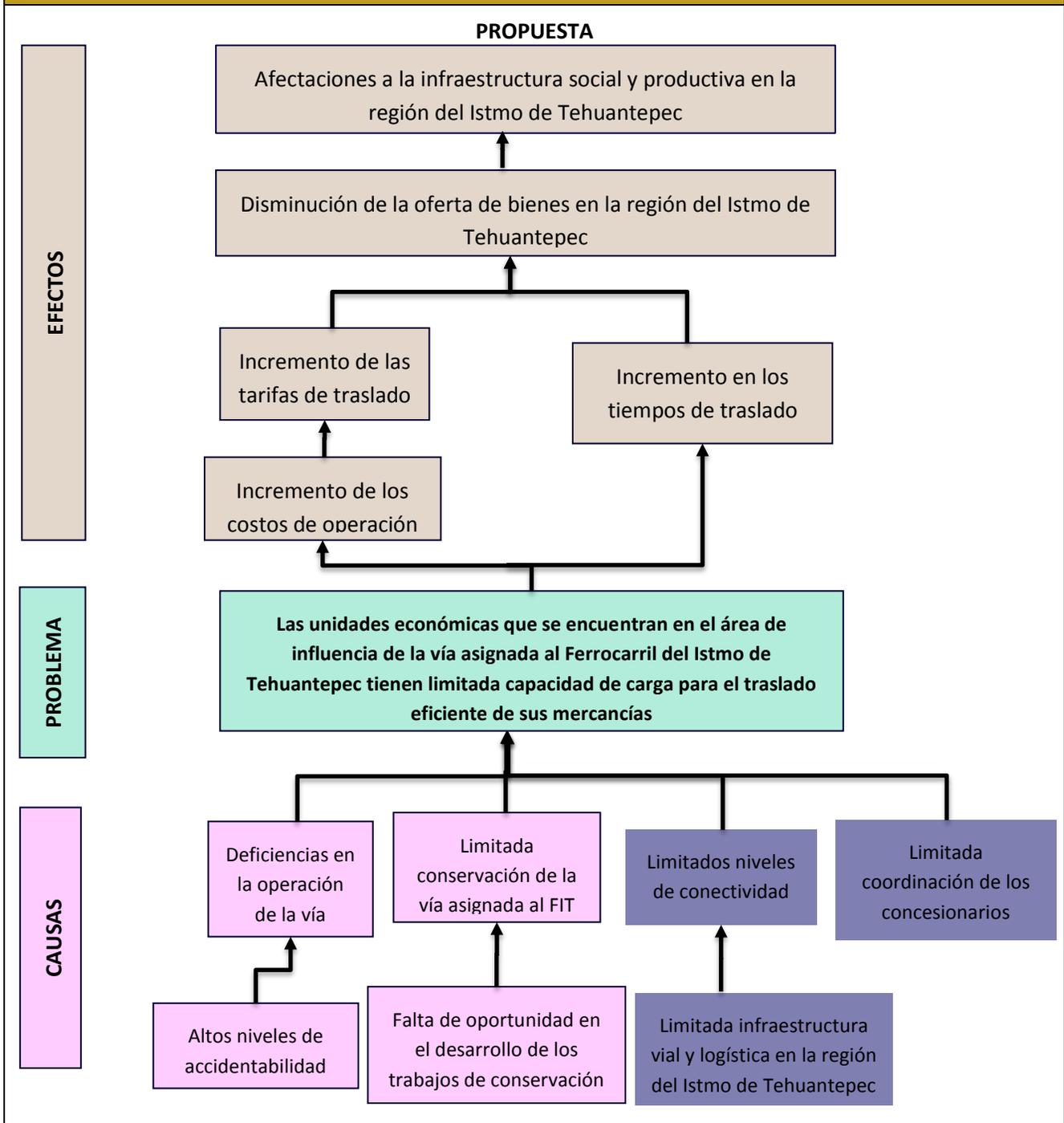
Estructura del Árbol del Problema



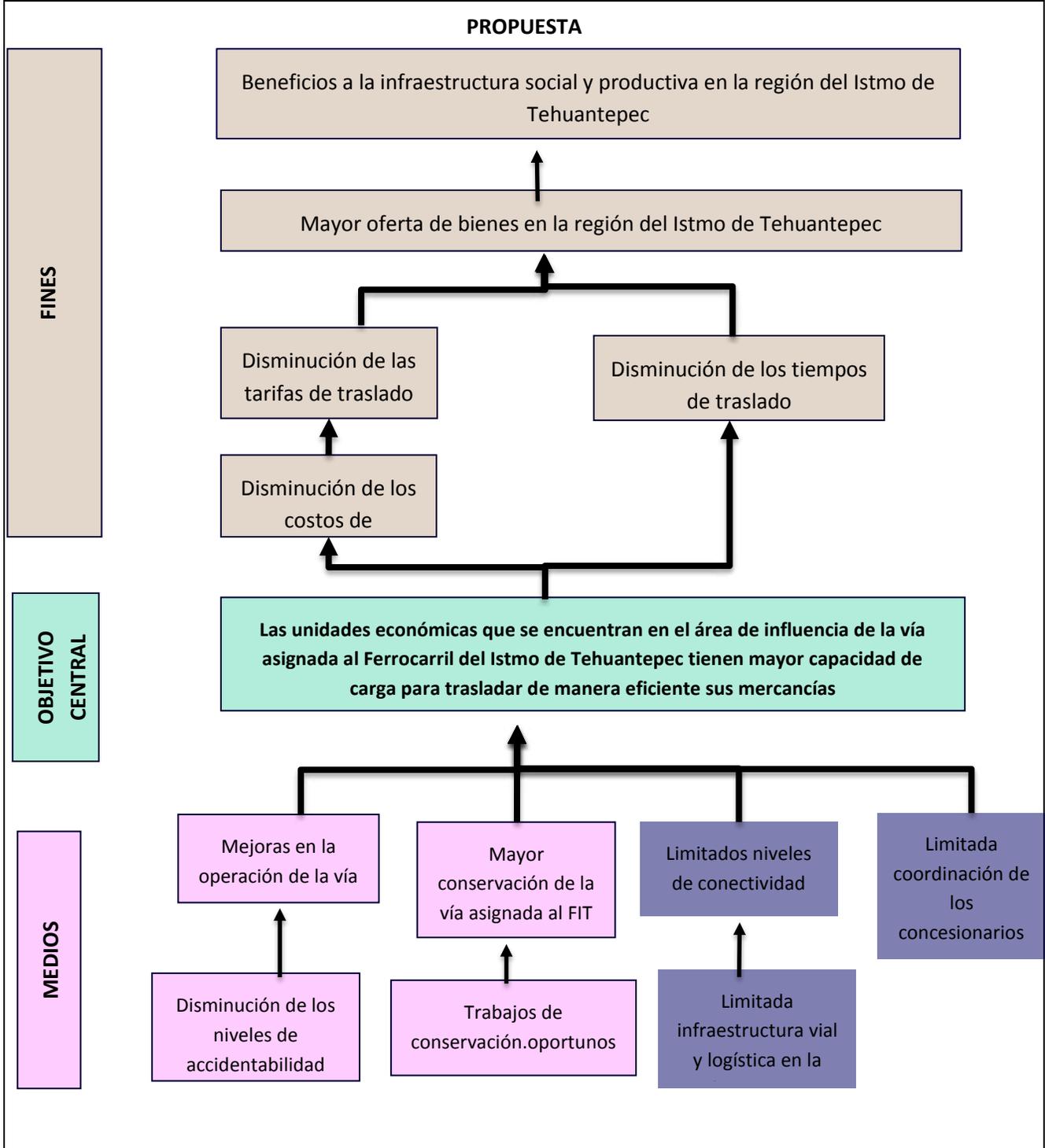
Nota: En el caso de la causa directa “limitada coordinación de los concesionarios” se considera un factor externo por lo que no formará parte de la lógica interna del Pp, por lo que se identifica con un color distinto.

Fuente: Documento de diagnóstico del Pp E022 “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”.

Estructura del Árbol del Problema



Estructura del Árbol de Objetivo



Fuente: Documento de diagnóstico del Pp E022 "Operación y conservación de infraestructura ferroviaria".

Anexo 4. Estrategia de Cobertura

75

Clave y nombre del Pp:	E022 "Operación y conservación de infraestructura ferroviaria"		
Tipo de Evaluación:	en materia de Diseño	Año de la Evaluación:	2020

A fin de aportar claridad en el presente anexo, se retomarán las definiciones conceptuales de las Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida, incluidas en la pregunta 8 de estos TdR, ya sean las definidas por el Pp o en ausencia de estas, las que definió la instancia evaluadora como parte de su respuesta, en consenso con el Pp.

Poblaciones Potencial, Objetivo y

Población	Definición
Potencial (PP)	Los establecimientos y/o empresas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT que, por su operación, capacidad económica, logística, etc. son altamente susceptibles de requerir los servicios de transporte y llevar una relación contractual con el FIT.
Objetivo (PO)	Unidades económicas de la zona de influencia de la infraestructura ferroviaria y asignada al FIT
Atendida (PA)	Unidades económicas a las que el PP le prestó servicios de transporte de carga

La instancia evaluadora registrará la evolución en la cobertura de las poblaciones, registrando la información por año, según la disponibilidad de la información por parte del Pp o, en su caso, registrará su propuesta de cobertura, en consenso con el Pp.

Evolución de la cobertura

Población	Unidad de medida	Año 2020
Potencial (P)	Establecimientos y/o empresas (unidades)	125,182
Objetivo (O)	Empresas	37
Atendida (A)	Unidades económicas	37
(A/O) x 100	Porcentaje	100%

La instancia evaluadora analizará la estrategia de cobertura del Pp y emitirá su valoración o, en su caso, realizará su propuesta, en consenso con el Pp.

Anexo 4. Estrategia de Cobertura

76

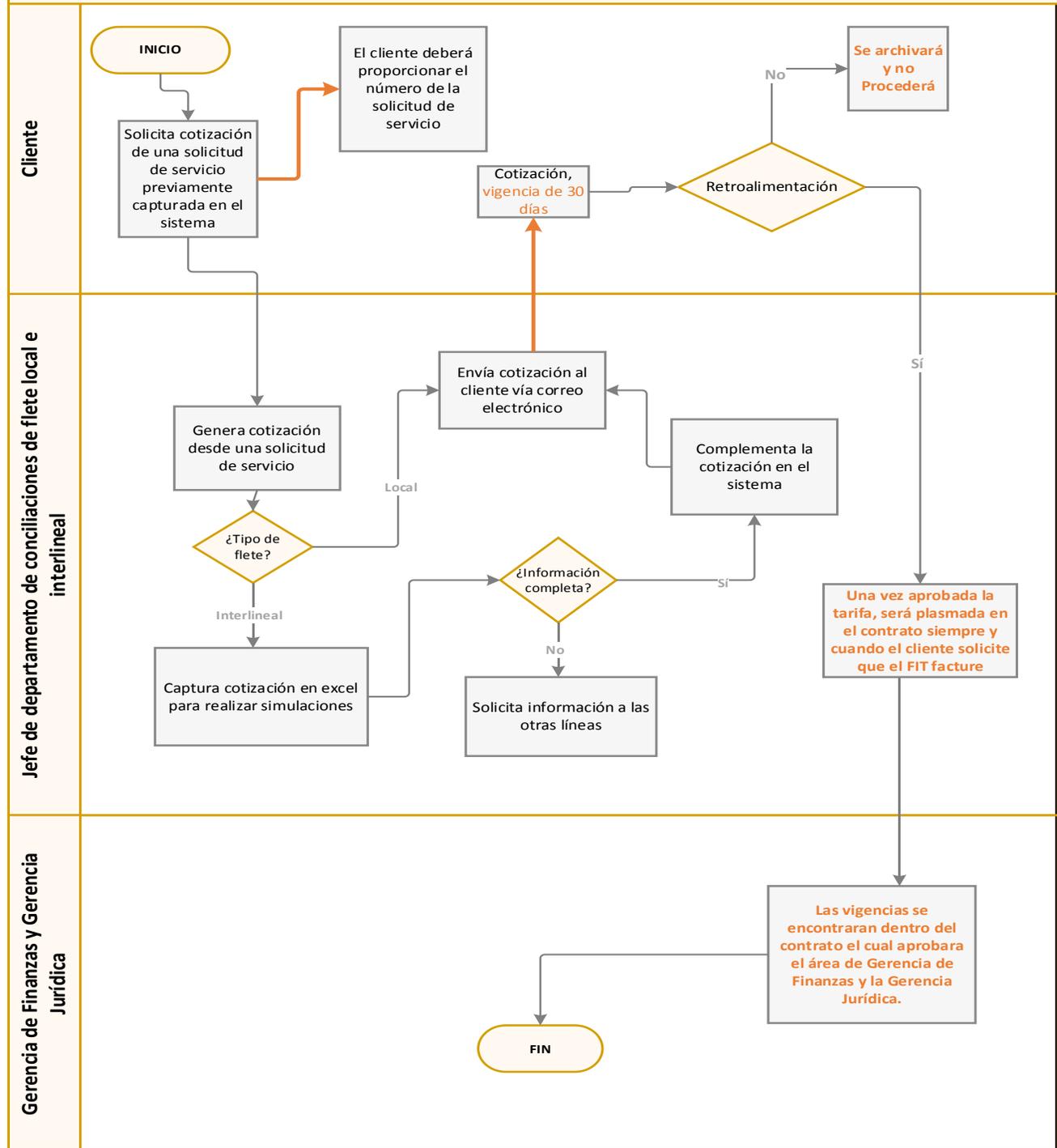
Análisis de la estrategia de							
La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:						Valoració	Propuesta
Método de cálculo documentado	Si	X	No		Parcial		Incorporar método de cálculo en la estrategia de cobertura de la siguiente manera: (unidades económicas atendidas por el servicio de transporte de carga / unidades económicas que demandan el transporte de carga)*100
Consistencia con el diseño del programa	Si	X	No		Parcial		Que la estrategia de cobertura sea consistente con el diseño del programa. Lo anterior se lograría a través de incorporar en la MIR el indicador de cobertura propuesto a nivel Propósito
El presupuesto requerido	Si		No		Parcial		Detallar el presupuesto requerido en la estrategia de cobertura. Considerando que la prestación del servicio de transporte de carga vía ferrocarril está en función del número de unidades económicas que requieren el servicio, no se puede estimar a priori el presupuesto estimado.

Anexo 4. Estrategia de Cobertura

Metas a corto plazo factibles	Si	X	No	Parcial	Incorporar metas a corto plazo que sean factibles. Se recomienda que se establezcan metas de un mínimo del 80 por ciento de unidades económicas atendidas por el servicio de transporte de carga
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas	Si	X	No	Parcial	Incorporar este análisis en la estrategia de cobertura. El análisis de cobertura deberá contemplar los riesgos, principalmente los asociados con eventos climáticos, así como los accidentes no atribuibles al estado de la vía.
Indicadores claros	Si	X	No	Parcial	El indicador propuesto en materia de cobertura que mide la atención de la demanda del servicio de transporte vía ferrocarril es claro en cuanto a que dará evidencia sobre la capacidad de la vía para proveer el servicio.

Flujograma

Cotización a partir de una solicitud de servicio



Áreas de Mejora

Proceso	Mejora identificada	Argumentación	Propuesta
<ol style="list-style-type: none"> 1. Recepción de solicitud de cotización (esta puede ser recibida vía correo electrónico y/o llamada telefónica y/o presencial en cualquier punto de atención del FIT. 2. Tener todos los datos 3. Una vez obtenidos los datos anteriores, se verifica el STCC al que pertenece el producto solicitado a cotización, el factor fijo y variable; distancia en km, peso por unidad. 4. Captura de los datos recabados para obtener tarifa TUCE, simular escenarios en el formato Excel 5. Del archivo de “simulación en Excel” se obtendrán al menos 3 propuestas tarifarias para presentación al cliente. 6. Costeo de Tren. En conjunto con datos brindados por operación se verifica el costo real operativo que generará el movimiento cotizado, gracias a este costeo se obtiene la tarifa base. 7. La cotización será enviada vía correo electrónico al solicitante, ésta tendrá una vigencia de 30 días, si no se tiene retroalimentación alguna se archivará y no procederá. 8. Una vez aprobada la tarifa, esta será plasmada en contrato, siempre y cuando el cliente solicite que FIT facture, en fletes locales el contrato tendrá que ser generado independientemente si son movimientos únicos. 	<p>Integrar los últimos procedimientos al flujograma para que sea más claro los pasos que debe seguir el cliente, así como definir los plazos de cada procedimiento.</p> <p>Posteriormente documentarlo y publicarlo en el portal del FIT para que tenga acceso a ellos la población objetivo.</p>	<p>Al no definir los plazos, se entiende que el proceso se puede ejecutar en cualquier momento y podrían dudar un tiempo indefinido, mismo que debe estar documentado como flujograma y ser público.</p>	<p>Especificar los plazos para la ejecución de cada proceso.</p> <p>Integrar los últimos procesos al flujograma, así como generar versiones públicas.</p>

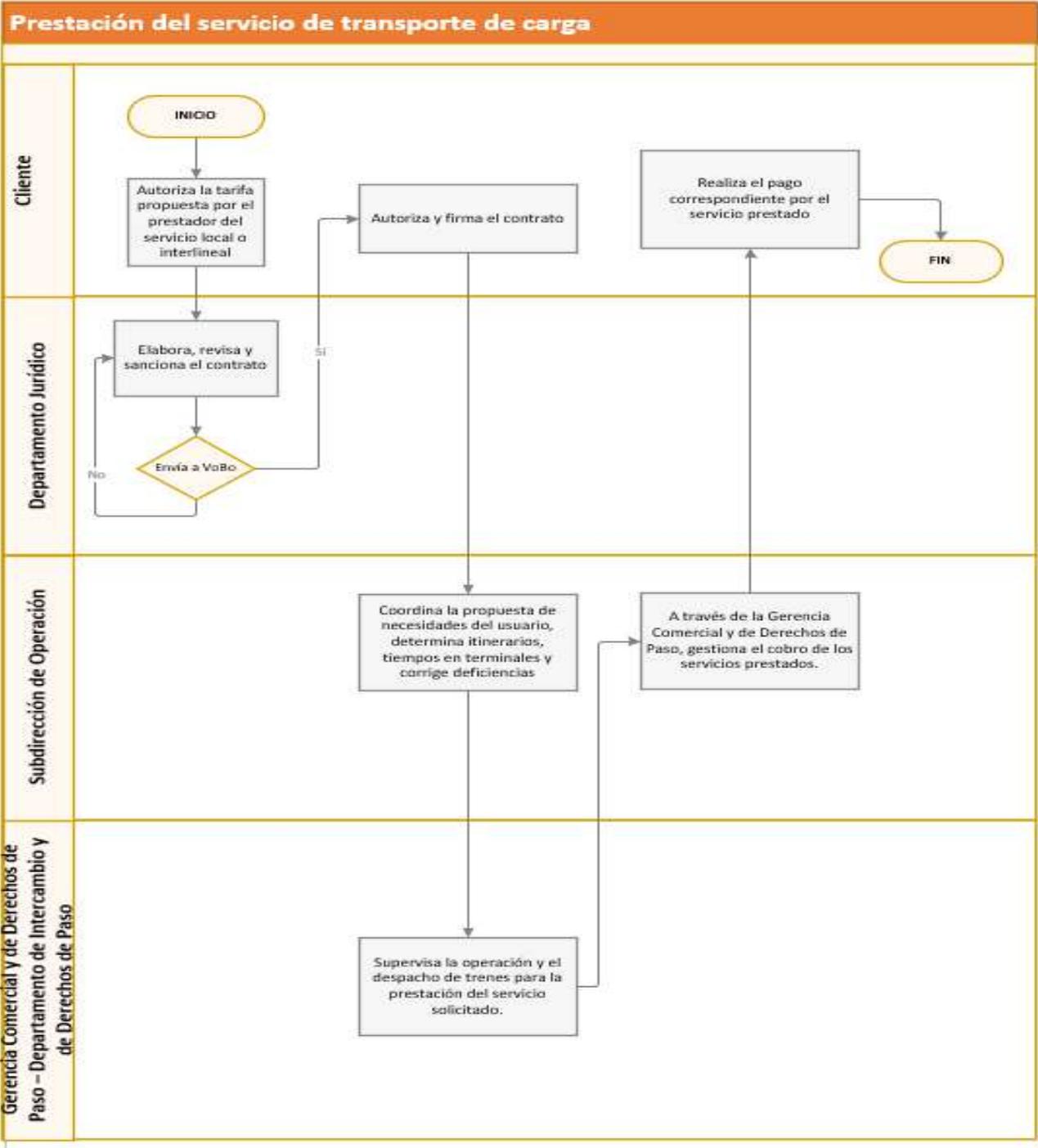
9. Las vigencias serán plasmadas dentro del contrato, el cual tendrá el visto bueno del área de la Gerencia de Finanzas y la Gerencia Jurídica.			
---	--	--	--

Anexo 6. Mecanismo de Entrega

A partir de lo respondido en la pregunta 15 no se tuvo evidencia del procedimiento de entrega de los bienes y/o servicios del programa, por lo que la instancia evaluadora realizó una propuesta.

Flujograma

PROPUESTA



Anexo 6. Mecanismo de Entrega

Áreas de Mejora

Proceso	Mejora identificada	Argumentación	Propuesta
<p>Inicio</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Autoriza la tarifa propuesta por el prestador del servicio local o interlineal. 2. El Departamento Jurídico elabora, revisa y sanciona el contrato. 3. Después de autorizarlo se firma el contrato con el cliente. 4. La Subdirección de Operación Coordina la propuesta de necesidad del usuario, determina itinerarios, tiempos en terminales y corrige deficiencias. 5. La Gerencia Comercial y de Derechos de Paso - Departamento de Intercambio y de Derechos de Paso, supervisa la operación y el despacho de trenes para la prestación del servicio solicitado. 6. A través de la Gerencia Comercial y de Derechos de Paso, gestiona el cobro de los servicios prestados. 7. Finalmente el cliente realiza el pago correspondiente por el servicio prestado. 	<p>Considerar e integrar el procedimiento en un manual de procedimientos del programa.</p>	<p>La instancia evaluadora considero los pasos a seguir para la entrega del servicio del programa, tomando en cuenta la responsabilidad de cada área.</p>	<p>La Propuesta es el flujograma que se encuentra en el apartado anterior.</p>

Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida

83

Procedimiento documentado

1. ¿El programa cuenta con un procedimiento documentado y normado para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

- Existe un procedimiento específico y está documentado. Indicar el nombre del documento
- Existe un procedimiento específico, pero no está documentado. Base de datos Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec 2020-2021
- Se encuentra normado en alguna Ley, Lineamiento, ordenamiento institucional u otro.

2. El procedimiento contempla los siguientes elementos sobre el padrón de la población atendida:

- | Integración | Actualización | Depuración |
|--|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Establece una estructura homologada de la información. | <input checked="" type="checkbox"/> Establece un periodo de actualización del padrón | <input type="checkbox"/> Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información |
| <input checked="" type="checkbox"/> Incluye las principales características de la población atendida y de los bienes y/o servicios otorgados | | |
| | Indique el periodo de actualización establecido: | <input checked="" type="checkbox"/> Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas. |
| <input type="checkbox"/> Se asigna una clave o identificador único que permita dar seguimiento a la población atendida en el tiempo. | | |

Sistematización y disponibilidad de la información

3. ¿El Pp cuenta con un sistema informático para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

- Sí, Indicar el nombre del sistema: Base de datos de Excel
- No, Seleccione el procedimiento manual que realiza el Pp:

Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida

84

- Utiliza una base de datos en Excel, Access, SPSS u otro programa informático.
 Cuenta con Registros Administrativos que almacena en físico o escaneados.

4. La información del padrón:

- Está disponible para consulta interna. Indique la liga del sitio web:
 Está disponible para consulta pública _____

Seguridad de la información

5. La información del padrón, ¿contiene datos sensibles?

- Sí
 No

6. ¿El procedimiento contempla un mecanismo que garantice la seguridad de la información?

- Sí
 No

Contacto u observaciones de la instancia evaluadora

Incorporar mayor información de las unidades económicas que atiende el programa adicional a la denominación comercial, así como el RFC de cada unidad económica atendida. La base de datos debe encontrarse disponible y de manera pública.

Anexo 8. Presupuesto

85

La instancia evaluadora deberá especificar el monto del presupuesto aprobado para el primer año de operación del Pp.

Recursos presupuestarios

Capítulo de gasto	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	35,866,308
2000 Materiales y suministros	281,950,266
3000 Servicios generales	77,935,701
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	0
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	0
6000 Inversión pública	0
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	0
8000 Participaciones y aportaciones	0
9000 Deuda pública	0
TOTAL	395,752,275

La instancia evaluadora deberá especificar la fuente de los recursos mediante los cuales se financia el Pp.

Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
<i>Recursos Federal</i>	31.1%
<i>Otros recursos [especificar fuente(s)]</i>	68.9%
<i>Total</i>	100%

El Pp cuenta con ingresos propios por el servicio de transporte de carga que presta con lo que su gasto total asciende a \$878,456,494.

La instancia evaluadora deberá especificar, a partir de los capítulos de gastos señalados, el desglose de los gastos para generar los bienes y/o servicios para el primer año de operación.

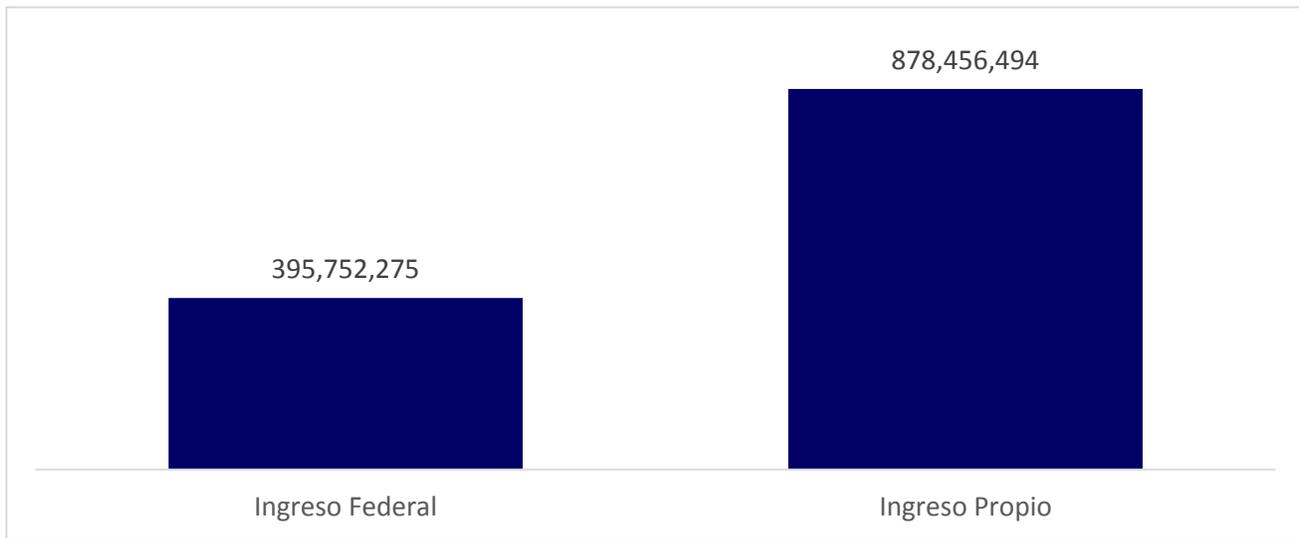
Gastos

Gasto	Metodología	Estimación	Fuente de información
Operación	N/D	N/D	N/D
Mantenimiento	N/D	N/D	N/D
Capital	N/D	N/D	N/D
Unitario	N/D	N/D	N/D
TOTAL	N/D	N/D	N/D

La instancia evaluadora deberá especificar las estimaciones presupuestales para mantener la operación del programa en el corto o mediano plazo, considerando las previsiones para atender a la población objetivo en ejercicios fiscales subsecuentes.

Para el ejercicio fiscal 2020 el programa tuvo una asignación de \$395,752,275 por concepto de apoyos fiscales distribuida en los capítulos 1000, 2000 y 3000 con la fuente de financiamiento federal.

Se identificó ingresos propios por el servicio de transporte de carga que presta con lo que su gasto total asciende a \$878,456,494.



Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional

Clave y nombre del Pp:	<i>E022 "Operación y conservación de infraestructura ferroviaria"</i>
Objetivo central del Pp evaluado:	Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo.

a) Valoración de la alineación establecida

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024	<p>III. "Economía"</p> <p>Objetivo:</p> <p><i>"impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (...)"</i></p>	<p>Detonar el crecimiento</p> <p><i>"mientras que las entidades del Norte exhiben tasas de crecimiento moderadas pero aceptables, las del Sur han padecido un decrecimiento real"</i></p>	Contribuye a mejorar las condiciones en las que se encuentra el ferrocarril para generar un mayor crecimiento económico.	Los principios son similares al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. DE C.V.

b) Propuesta de alineación a programas sectoriales o institucionales

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración

c) Alineación a programas especiales y regionales (opcional)				
Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024	<p>Objetivo 1</p> <p><i>“Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec”,</i></p>	<p>Estrategia 1.2</p> <p><i>“Fortalecer la infraestructura productiva en materia de transporte, logística, energía, hidrocarburos y telecomunicaciones para garantizar el desarrollo integral de la región y detonar el bienestar de la población del Istmo de Tehuantepec “</i></p>	<p><i>“Impulsar el mejoramiento y la modernización de infraestructura ferroviaria en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec”</i></p>	Los objetivos son similares al del Pp.

Anexo 10. Alineación a los ODS

89

Nombre del Pp:	<i>“Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”</i>	Modalidad y clave:	E022
Objetivo central del Pp evaluado:	Usuarios de la red ferroviaria asignada e impuesta al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuentan con mejores condiciones de uso operativo.		

Vinculación establecida por el Pp

																
								X		X						

ODS	Meta	Vinculación	Valoración de la vinculación (instancia evaluadora)
Objetivo 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación”	Meta 9.1 <i>“Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos”</i>	Vinculación directa	La vinculación es directa al programa ya que se enfoca en atender los factores que influyen para el desarrollo de un servicio eficaz y eficiente, siendo el mayor problema la falta de mantenimiento a la infraestructura ferroviaria.
Objetivo 11 “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”	Meta 11.3 <i>“De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativa, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países”.</i>	Vinculación directa	Debido a que el Pp pretende que el servicio sea seguro y mediante el mejoramiento de infraestructura ferroviaria, el servicio tenga mayor posibilidad de transportar mercancías y con ello haya un crecimiento económico significativo para las ciudades por donde pasa el ferrocarril.

Anexo 11. Complementariedades, similitudes y duplicidades

Información del Pp evaluado

Nombre del Programa:	<i>“Operación y conservación de infraestructura ferroviaria”</i>	Modalidad y clave:	E022
Dependencia/Entidad:	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. DE C.V.	Ramo:	47 Entidades no Sectorizadas
Unidad Responsable:	J3L-Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.	Clave:	022
Tipo de evaluación:	En materia de Diseño	Año de la Evaluación:	2020

Información de los Pp analizados

Nombre del programa	Modalidad y clave	Dependencia/Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura Geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relaciones identificadas	Argumentación	Recomendación
“Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros”	K040	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.	09	“Usuarios del sistema Ferroviario Nacional presentan ausencia de infraestructura ferroviaria en condiciones de uso seguro y eficiente para el transporte de pasajeros y mercancías”	“Los usuarios cuentan con una mayor infraestructura ferroviaria nacional”	N/D	República Mexicana	Infraestructura ferroviaria	<p>Amos presentan objetivos similares al enfocarse a mejorar las condiciones de servicios con la finalidad de apoyar en la creación de infraestructura ferroviario</p>	<p>Mientras el K040 realiza un mejoramiento de la infraestructura a través del gasto de capital el E022 lo hace a través del mejoramiento de la operación a través de la conservación y rehabilitación y, por otro lado, la eficiencia en el traslado de las mercancías.</p>	<p>Fusionar con el Pp E022 considerando que ambos Pp tienen como objetivo mantener en condiciones operativas la vía asignada</p>

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

La instancia evaluadora reportará si el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp. En caso de que el instrumento no cumpla con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a lo señalado en el cuadro.

Características del Instrumento de Seguimiento de Desempeño

Criterio	Res pue sta	Nombre del indicador	Definición	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuenc ia de medición	Línea base	Comporta miento del indicador	Propuesta de mejora del indicador
El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp	Sí	Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria	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.	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	Anua	2.8	Ascendente	Modificar el indicador por el "1.2 Infraestructura de transporte y logística en el Istmo de Tehuantepec", correspondiente al parámetro 1 del objetivo prioritario 1 del PDIT.
	Sí	Carga transportada por sistema ferroviario en relación al transporte terrestre	Este indicador mide las toneladas transportadas en el sistema ferroviario en relación con el transporte terrestre total, en un lapso de tiempo, normalizadas por los kilómetros	El indicador se calcula a través de la relación entre el número de toneladas transportadas por kilómetro en el sistema ferroviario y el número de toneladas transportadas por kilómetro en todo el transporte terrestre de carga, que es la suma de las cargas transportadas en el transporte ferroviario y en el autotransporte federal. (Toneladas transportadas por km en el SF) / (Toneladas transportadas	Tonelada	Anual	0.25	Ascendente	Integrar en la MIR la línea base y el comportamiento del indicador

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

92

		<p>recorridos. Es una medida de mejor reparto modal de la carga, con la que se podrán medir los logros en la eficiencia de los servicios logísticos de transporte.</p> <p>El ferrocarril es un medio más eficiente que el autotransporte para el traslado de grandes volúmenes de carga en distancias medias y largas, pues mueve una mayor cantidad de mercancía a un costo menor. Un uso más intensivo del sistema ferroviario para el transporte de carga, entonces, se traduce en mayor productividad de las cadenas de suministro y competitividad de las industrias del país.</p>	<p>por km en el transporte terrestre)</p>					
--	--	---	---	--	--	--	--	--

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

93

La cobertura de la población	Sí	Costo promedio por tonelada transportada	Total del costo operativo en relación a las toneladas netas transportadas en un lapso de tiempo, la cual mide la eficiencia de traslado de carga en las líneas Chiapas y Mayab.	Costo anual operativo/Número de toneladas transportadas anualmente.	otra	Anual	627,967,308	Descendente	Incorporar la unidad de medida
La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	Sí	Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la infraestructura imputada al FIT	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 imputada al FIT.	$\left(\frac{\text{Velocidad promedio de operación en la infraestructura imputada al FIT en el año } t}{\text{Velocidad promedio de operación en la infraestructura imputada al FIT en el año } t-1} - 1 \right) * 100$	Porcentaje	Semestral	12	Ascendente	Ninguna

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

	Sí	Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía.	El indicador permite asegurar que las actividades de conservación y rehabilitación permiten disminuir los niveles de accidentabilidad favoreciendo la continuidad en la prestación del servicio de transporte de carga.	(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)x100	Porcentaje	Semestral	196	Descendente	Ninguna
La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp	Sí	Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria	Kilómetros de vía ferroviaria conservados y mantenidos con clasificación 2 según la NOM-084-SCT2-2003.	(Kilómetros de vía conservados según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de red ferroviaria programados)x100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	Ninguna
	Sí	Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria	Kilómetros de vía ferroviaria rehabilitados con clasificación 3 según la NOM-084-SCT-2003.	(Kilómetros de vía rehabilitada según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de vía programados) x100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	Integrar en la MIR la línea base y el comportamiento del indicador.

La instancia evaluadora reportará si el o los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, cumplen con los criterios señalados en el siguiente cuadro. En caso de que no cumpla con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a las características indicadas.

Características de los indicadores

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación	Propuesta de mejora del indicador
MIR	Fin	Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria	Sí	No	Sí	Sí	Sí	No considera de manera específica a la infraestructura ferroviaria asignada al FIT.	Mejorar su relevancia en el contexto de la alineación del Pp con el PDIT. Con la incorporación de este indicador, se medirá la atención de la demanda del servicio de transporte de carga a partir del movimiento de esta medido en toneladas netas.
		Carga transportada por sistema ferroviario en relación al transporte terrestre	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ninguna	Ninguna
	Propósito	Costo promedio por tonelada transportada	Sí	Sí	Sí	No	Sí	No se tuvo evidencia de que la información necesaria para construir el indicador sea pública.	Integrar los documentos que se muestran en los medios de verificación en la página de internet del FIT con la finalidad de que el indicador sea Monitoreable.
	Componentes	Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en	Sí	Sí	Sí	No	Sí	No se tuvo evidencia de que la información	Integrar los documentos que se muestran en los

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

96

		la infraestructura a impuesto al FIT						n sea necesaria para construir el indicador sea pública.	medios de verificación en la página de internet del FIT
		Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía.	Sí	Sí	Sí	No	Sí		
	Actividades	Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria	Sí	Sí	Sí	No	Sí	No se tuvo evidencia de que la información sea necesaria para construir el indicador sea pública.	Integrar los documentos que se muestran en los medios de verificación en la página de internet del FIT
Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria		Sí	Sí	Sí	Sí	Sí			

La instancia evaluadora deberá incluir todos los indicadores del Instrumento de Seguimiento del Desempeño vigente del Pp, MIR o FID, para la valoración de las metas. En caso de que las metas no cumplan con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a lo señalado en el cuadro.

Características de las metas

	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta	Método de cálculo	Unidad de medida	Congruente con el sentido del indicador	Orientada a la mejora del desempeño	Factibles pero retadoras	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
MIR	Fin	Índice de Competitividad de la Infraestructura Ferroviaria	5.37	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	Índice de incremento	Sí	Sí	Si	Se cumple con en su totalidad	Ninguna

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

				infraestructura y se compone de 9 subpilares, de los cuáles, el tercero se refiere a la Calidad de la Infraestructura Ferroviaria						
		Carga transportada por sistema ferroviario en relación al transporte terrestre	N/D	El indicador se calcula a través de la relación entre el número de toneladas transportadas por kilómetro en el sistema ferroviario y el número de toneladas transportadas por kilómetro en todo el transporte terrestre de carga, que es la suma de las cargas transportadas en el transporte ferroviario y en el autotransporte federal. (Toneladas transportadas por km en el SF)/(Toneladas transportadas por km en el transporte terrestre)	Tonelada	Sí	No	No	No se tiene evidencia de la meta y por lo tanto no se puede identificar si es factible de alcanzar	Incorporar la meta en la ficha del indicador para observar el desempeño de los indicadores
	Propósito	Costo promedio por tonelada transportada	0.56	Costo anual operativo/Número de toneladas transportadas anualmente.	Costo Promedio por Tonelada	Parcialmente	No	No	No se tiene evidencia de la meta y por lo tanto no se puede identificar si es factible de alcanzar	Incorporar la meta en la ficha del indicador para observar el desempeño de los indicadores.
	Componentes	Tasa de cambio en la velocidad promedio de operación en la	20	((Velocidad promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t/ Velocidad	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	Se cumple con en su totalidad	Ninguna

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

98

		infraestructura impuesta al FIT		promedio de operación en la infraestructura impuesta al FIT en el año t-1)-1)*100						
		Porcentaje de accidentes atribuibles al estado de la vía.	90.54	(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)x100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	Se cumple con en su totalidad	Ninguna
	Actividades	Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de conservación de infraestructura ferroviaria	100	(Kilómetros de vía conservados según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de red ferroviaria programados)x 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	Se cumple con en su totalidad	Ninguna
		Porcentaje de cumplimiento en el programa anual de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria	100	(Kilómetros de vía rehabilitada según norma NOM-084-SCT2-2003/kilómetros de vía programados) x100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	Se cumple con en su totalidad	Ninguna

Finalmente, la instancia evaluadora especificará si los medios de verificación del o los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, cumplen con los criterios señalados en el siguiente cuadro. En caso de que los medios de verificación no cumplan con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a las características indicadas.

	Nivel de objetivo	Nombre completo del documento donde se encuentra la información	Nombre del área administrativa que genera o publica la información	Año/periodo en que se emite el documento y si coincide con la frecuencia de medición del indicador	Ubicación física del documento o la liga electrónica donde se encuentra publicada la información	Propuesta de mejora del medio de verificación
MIR	Fin	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial: Informe Anual del Foro Económico Mundial, http://www3.weforum.org/d	Informe Anual del Foro Económico Mundial	N/D	http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport	Integrar en la MIR el año en el que se emite el documento para tener evidencia

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

		ocs/WEF_GlobalCompetitive nessReport				de su actualización.
		Dirección General de Autotransporte Federal y Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal Subsecretaría de Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Dirección General de Autotransporte Federal y Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal	N/D	N/D	integrar en la MIR, el año en el que se emite el documento, así como, la liga de la página electrónica donde se pueda monitorear la información y que se encuentre disponible en la página de internet del FIT.
Propósito		Toneladas netas transportadas en las líneas Chiapas y Mayab: Archivo electrónico sobre carga que se encuentra disponible en el Departamento de Tarifas del FIT.	Departamento de Tarifas del FIT.	N/D	N/D	Integrar en la MIR, el año en el que se emite el documento, así como, la liga de la página electrónica donde se pueda monitorear la información, así mismo que se encuentre disponible en la página del FIT.
Componentes		Velocidad promedio de la operación: Reporte de Tráfico que se encuentra disponible en la Coordinación de Tráfico.	Coordinación de Tráfico.	N/D	N/D	Integrar en la MIR, el año en el que se emite el documento, así como, la liga de la página electrónica donde se pueda monitorear la información, así mismo, que se encuentre disponible en la página del FIT.
		Accidentes atribuibles al estado de la vía: Estadísticas de accidentabilidad que se encuentran disponibles en el Departamento de Seguros	Departamento de Seguros	N/D	N/D	Integrar en la MIR, el año en el que se emite el documento, así como, la liga de la página electrónica donde se pueda monitorear la información, así mismo, que se encuentre disponible en la página del FIT. .

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

100

	Actividades	Kilómetros de vía férrea: Anuario estadístico del transporte ferroviario publicado por la SCT, dirección http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/	Anuario estadístico del transporte ferroviario	N/D	http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/	<i>Integrar en la MIR, el año en el que se emite el documento, para poder identificar su actualización.</i>
		Kilómetros de vía férrea.: 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/	Informe mensual de trabajo y aplicación de materiales	N/D	http://www.ferroistmo.com.mx/programa-anual-2016-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec-s-a-de-c-v/	<i>Integrar en la MIR, el año en el que se emite el documento, para poder identificar su actualización.</i>

Anexo 13. Fuentes de información de la evaluación

101

La instancia evaluadora deberá registrar todas las fuentes de información utilizadas en la evaluación, considerando aquellas proporcionadas por el Pp evaluado y las recolectadas por la propia instancia evaluadora durante el análisis de gabinete y/o análisis cualitativo, esto es, el diagnóstico; documentos normativos e institucionales; informes o estudios nacionales e internacionales, fuentes de información y estadísticas oficiales, registros administrativos, entre otros.

Se sugiere utilizar algún estilo de referenciación, por ejemplo, el estilo American Psychological Association (APA) para referenciar y presentar las fuentes de información.

Finalmente, se sugiere registrar y clasificar las fuentes de información, de acuerdo con el tipo de material empleado, tal como se muestra a continuación.

Documentos normativos e institucionales

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). Términos de Referencia para la Evaluación en materia del Diseño.

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Diagnóstico del Pp E022 "Operación y conservación de infraestructura ferroviaria".

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Ficha Técnica del nivel Fin del Pp 022.

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Ficha Técnica del nivel Propósito del Pp 022.

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Ficha Técnica del Componente del Pp 022.

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Ficha Técnica de la Actividad del Pp 022.

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). Matriz de Indicadores de Resultados 2020 del Pp 022

Presupuesto de Egresos de la Federación (2018). Análisis Funcional Programático Económico.

Presupuesto de Egresos de la Federación (2019). Análisis Funcional Programático Económico.

Presupuesto de Egresos de la Federación (2020). Análisis Funcional Programático Económico.

SHCP (2020). Decreto por el que se aprueba el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020- 2024.

Secretaría de Gobernación (2019). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

Páginas web

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Presupuesto de Egresos de la Federación 2020. Gobierno de México

https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2020/docs/09/r09_j3l_afpefe.pdf

World Economic Forum (2020). http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport

Secretaría de Comunicaciones y Transporte (2020). <http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/>

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). <http://www.ferroistmo.com.mx/programa-anual-2016-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec-s-a-de-c-v/>

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. (2020). <https://www2.ferroistmo.com.mx/>

<http://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/>

Objetivos de Desarrollo Sostenible (2021). <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Estadísticas y registros administrativos

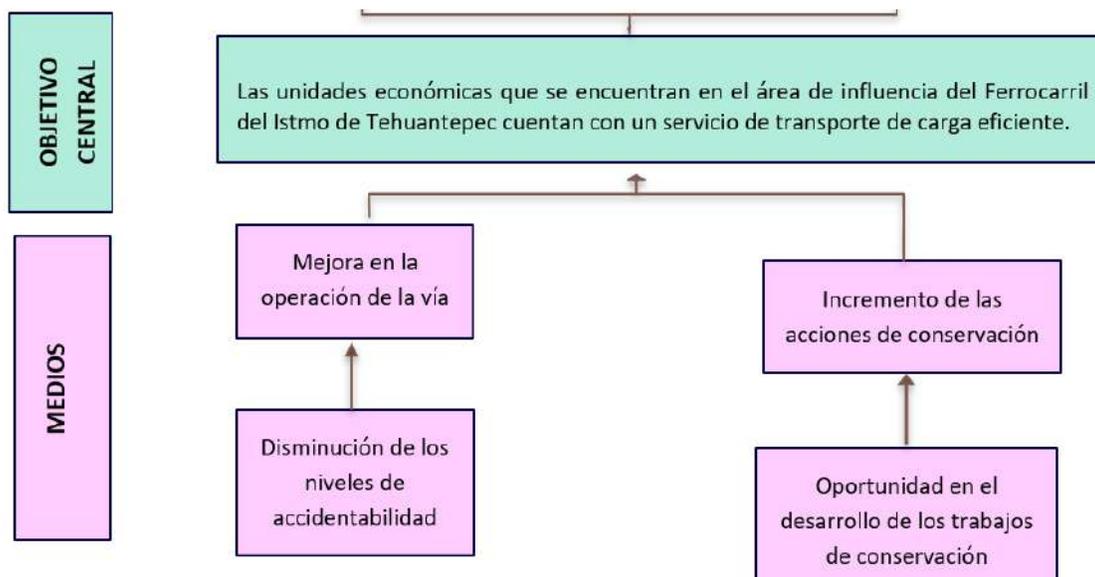
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). *Censos y Conteos de Población y Vivienda*

Anexo 14. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación

103

Nombre de la evaluación	Operación y conservación de infraestructura ferroviaria
Nombre y clave del programa evaluado	E022
Ramo	47 – Entidades no sectorizadas
Unidad(es) Responsable(s)	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A de C.V.
PAE de origen	2021
Año de conclusión y entrega de la evaluación	2021
Tipo de evaluación	En materia de Diseño
Nombre de la instancia evaluadora	Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México
Nombre del(a) coordinador(a) de la evaluación	Dr. Adán Arenas Becerril
Nombre de los(as) principales colaboradores(as) de la instancia evaluadora	Mtro. Carlos López Alanís Lic. Ulises Alcántara Pérez Lic. Eduardo Hernández Carmona
Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	Gerencia de Finanzas
Forma de contratación de la instancia evaluadora	Adjudicación Directa
Costo total de la evaluación con IVA incluido	\$664,000.00
Fuente de financiamiento	Recursos Fiscales

De acuerdo con la Metodología del Marco Lógico posterior el desarrollo del Árbol de Objetivos, se requiere analizar las opciones que resultan más efectivas para el logro del objetivo principal. En este sentido con base en el árbol de objetivos, se identifican los medios que pudieran llevarse a cabo de acuerdo con ciertos criterios técnicos.



De acuerdo con la definición de los medios se determinan dos posibles alternativas que se describen a continuación:

Alternativa 1	Alternativa 2
<p>Medio a operacionalizar: <i>Disminución de los niveles de accidentabilidad (atribuibles al estado de la vía).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Actividades de conservación de la vía asignada al FIT. • Actividades de rehabilitación de la vía asignada al FIT. <p>Medio a operacionalizar: <i>Oportunidad en el desarrollo de los trabajos de conservación</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseño de un programa de conservación de la infraestructura asignada al FIT. 	<p>Medio a operacionalizar: <i>Disminución de los niveles de accidentabilidad (atribuibles al estado de la vía).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Modificaciones en el trazo de la vía. • (Re) construcción de tramos de vía que permitan una operación más segura. <p>Medio a operacionalizar: <i>Oportunidad en el desarrollo de los trabajos de conservación</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseño de un programa de conservación de la infraestructura asignada al FIT.

Una vez que se definen las acciones y se conforman las alternativas de solución, se realiza un proceso de evaluación. En este caso se realizará una evaluación cualitativa considerando distintos criterios técnicos y económicos, principalmente:

Criterio	Coeficiente (1-5)	Alternativa 1: Rehabilitación y conservación		Alternativa 2: Re(construcción) de vía	
		V	R = VxC	V	R = VxC
Costo	5	4	20	2	10
Tiempo de ejecución	4	5	20	3	12
Factibilidad técnica	5	5	25	4	20
Aceptación	3	3	9	5	15
Relación costo-beneficio	5	4	20	3	15
Total			94		72

Se consideraron cinco factores con ponderaciones entre el 1 y el 5, siendo el 5 el que se considera con mayor relevancia. Para cada alternativa se asignó un valor relativo para cada alternativa bajo el criterio de mayor eficiencia. Por ejemplo, para el caso del costo, la alternativa de mayor costo es la (re) construcción por lo que tiene un valor menor que la rehabilitación. Por su parte en cuanto al tiempo de ejecución es deseable un menor tiempo de ejecución y es la alternativa 1 la que implica menores tiempos por lo que se asignó un valor mayor al de re(construcción). En cuanto a la factibilidad técnica, considerando que la rehabilitación y conservación no requiere estudios adicionales se asignó el valor mayor, mientras que la re(construcción) implicaría realizar estudios de mecánica de suelos lo que pudiera arrojar la no factibilidad y por ello se asigna un menor valor.

En lo relativo a la aceptación por la población objetivo (unidades económicas) la reconstrucción de la vía puede ser mayormente aceptada que la rehabilitación y conservación por lo que se asignaron los valores relativos a cada alternativa bajo ese criterio. Finalmente, de manera enunciativa, para la relación costo-beneficio, considerando que la reconstrucción implica mayores costos, se estima que la relación sería de mayor magnitud en el caso de la conservación que en la reconstrucción.

Por lo anterior, en la evaluación de las alternativas, la que obtuvo mayor puntuación (94) es la de rehabilitación y conservación, por lo que se considera la óptima y por lo tanto, es la que se incluye en la estructura de la MIR.