

**SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES**

**DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO
FERROVIARIO Y MULTIMODAL**



PRODUCTO 2:

**INFORME FINAL DE EVALUACIÓN
EN MATERIA DE DISEÑO AL
PROGRAMA PRESUPUESTARIO
U-001 PROGRAMA DE SUBSIDIOS
AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE
PASAJEROS**

- 2018 -

RESUMEN EJECUTIVO

El programa presupuestario U-001 “Programa de subsidios al transporte ferroviario de pasajeros” (Pp U-001), es sujeto a evaluación en materia de diseño de acuerdo al Anexo 1a: Evaluaciones en materia de Diseño a programas presupuestarios cuya instancia de coordinación es la Unidad de Evaluación al Desempeño, del **Programa Anual de Evaluación de los Programas Federales y de los Fondos de Aportaciones Federales para el Ejercicio Fiscal 2018 (PAE 2018)**.

De acuerdo a la estructura programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2018, el Pp U-001 corresponde a los programas de modalidad U (otros subsidios) los cuales tienen la característica de no estar sujetos a reglas de operación, lo cual implica que la entrega de los subsidios se realice mediante convenios, en este sentido y de acuerdo a las categorías programáticas de la clasificación funcional y programática descritas en el Manual de Programación y Presupuesto 2018¹, forma parte de la finalidad 3 Desarrollo Económico, función 5 Transporte, Subfunción 3 Transporte por Ferrocarril, Actividad Institucional 6 Ferrocarriles Eficientes y Competitivos. Adicionalmente es uno de los programas que pertenece al Ramo 09 Comunicaciones y Transportes, el cual es operado a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM).

De acuerdo a lo antes expuesto el presente documento refiere al informe final de la evaluación en materia de diseño del Pp U-001, la cual se desarrolló de conformidad a los Términos de Referencia suministrados por la DGDFM, los cuales manifiestan analizar y valorar el diseño del Pp U-001 a través de los siguientes de cinco apartados:

APARTADO	PREGUNTAS
Justificación de la creación o modificación sustancial del diseño del Pp	1 a 4
Contribución del Pp a las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados	5 a 7
Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo	8 a 12
Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	13 a 23
Complementariedades y coincidencias con otros Pp	24
TOTAL	24

¹ Manual de Programación y Presupuesto 2018. Disponible en: https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Presupuesto/Programacion/manual_de_programacion_y_presupuesto_2018.pdf

JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN SUSTANCIAL O DEL DISEÑO DEL Pp U-001

En este apartado el Pp obtuvo 0 de los 12 puntos posibles, esto obedece a que no cuenta un documento de Diagnóstico en el que definan los antecedentes y elementos necesarios que aporten al análisis de las causas y efectos de la problemática o necesidad que pretende atender. Por otra parte se encontró con información normativa (Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario) que de manera explícita sustenta la intervención del Pp U-001.

Por otro lado, la modalidad del Pp U-001 es consistente con el problema público identificado, pues bien como ya se mencionó anteriormente los Pp de modalidad “U” funcionan por medio de un otorgamiento del subsidio acorde a un convenio establecido entre la dependencia y un tercero, fungiendo la concesión como dicho convenio.

Con base a lo antes expuesto, el equipo evaluador señala a lo largo de este apartado diferentes elementos que podrán apoyar a la construcción del Diagnóstico.

CONTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS NACIONALES Y PLANEACIÓN ORIENTADA A RESULTADOS.

En referencia a este apartado el Pp U-001 alcanza la valoración máxima de 4 puntos, debido a la congruente alineación que existe entre el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, a través de la meta nacional IV. “México Próspero”, objetivo de la meta nacional 4.9 “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica” y estrategia del objetivo de la meta nacional 4.9.1 “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia”, con el objetivo 3. “Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida” del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013- 2018, al cual se encuentra vinculado en su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) vigente el Pp U-001.

POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO

Al respecto de la población potencial y objetivo, el Pp U-001 obtuvo 0 de 16 puntos, la ausencia del Diagnóstico o documentación en la que se definan dichos conceptos provocó los resultados obtenidos, sin embargo con la información existente se lograron identificar de la siguiente manera:

- **Área de Enfoque Potencial:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros.
- **Área de Enfoque Objetivo:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.
- **Área de Enfoque Atendida:** Concesionarios del servicio de transporte ferroviario de pasajeros que aplicaron tarifas preferenciales en su servicio, a los habitantes de comunidades aisladas.

MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS (MIR)

La valoración obtenida en este apartado fue de 22 reactivos de los 40 posibles, La MIR vigente mostro inconsistencias de diseño en la lógica vertical y horizontal, así como en la sintaxis utilizada en la redacción de sus objetivos de cada uno de los niveles, con respecto a lo manifestado en la Metodología del Marco Lógico.

De acuerdo a lo anterior se identificaron áreas de mejora en el diseño de la MIR las cuales concluyen en una reestructuración, en la lógica vertical a nivel de fin se recomienda que la redacción después del conector mediante se realice como la solución al problema o necesidad que atiende el Pp U-001, para el caso del nivel propósito se recomendó replantearlo con la sintaxis (Población – verbo en presente – resultado logrado) ya que actualmente identifica como población a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no tienen alternativas de transporte adicionales al ferroviario, lo cual no es consistente con los componentes que entrega el Pp, los componentes que entrega son subsidios a los concesionarios para que estos otorguen servicios de movilidad aplicando tarifas económicas a los actores antes mencionados los cuales fungen como destinatarios y no como población potencial u objetivo, en este mismo sentido se recomienda describir el objetivo a nivel de componente con la sintaxis planteada en la MML (Productos terminados o servicios proporcionados).

En el caso de la lógica horizontal se recomienda valorar los indicadores existentes ya que algunos son adecuados para el nivel en el que están propuestos, sin embargo carecen de claridad, por otra parte se detectó la necesidad de que los medios de verificación sean públicos y permitan calcular o identificar la información de los indicadores.

COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS CON OTROS PP.

En este apartado no procede la valoración cuantitativa, sin en cambio se analizaron los programas que actualmente operan en el sector ferroviario de los cuales se descartaron coincidencias, cabe destacar que logro detectar complementariedades con el programa K-040 “Proyectos de Infraestructura Ferroviaria” el cual tiene como objetivo “Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico social mediante una mayor infraestructura ferroviaria nacional”.

Ambos programas se consideran complementarios dado que los componentes que producen son entregados a concesionarios del sistema ferroviario por un lado el Pp K-040 produce infraestructura ferroviaria nueva y es entregada para su operación y mantenimiento, y por el otro el Pp U-001 entrega subsidios a fin de que presten servicios de movilidad y conexión a habitantes de comunidades aisladas que no tengan otra alternativa de transporte.

CONCLUSIONES

En conclusión el programa carece de un documento de diagnóstico en el que se sustente la problemática o necesidad que atiende, así mismo se detecto información normativa y elementos suficientes que sustentan la intervención del Pp U-001. Respecto al diseño de la MIR se detectaron áreas de oportunidad que contribuyen al óptimo cumplimiento de los indicadores con el fin de cumplir con los objetivos en sus diferentes niveles.

VALORACIÓN CUANTITATIVA GLOBAL

El programa alcanzó una valoración cuantitativa global en su diseño de 36.11, esto se debe a la carencia y formalización del documento institucional de Diagnóstico, sin embargo se detectaron elementos suficientes en los rubros de Justificación de la creación, las poblaciones potencial y objetivo del programa para realizar dicho documento, así mismo se identificó oportunidades de mejora en la lógica horizontal y vertical de la MIR vigente.

PRINCIPALES RECOMENDACIONES

Se recomienda fortalecer el sustento del planteamiento del problema a través de documentación interna existente acerca del desarrollo del sistema ferroviario de pasajeros, así como experiencias internacionales en el tema, y con base en ello retomar la definición de la problemática que permita contar con antecedentes y diagnóstico de la problemática del Pp U-001 que fortalezca la justificación de su existencia.

Retomar las causas y efectos identificadas por el equipo evaluador en el árbol de problemas propuesto para poder integrar los elementos de identificación de la problemática en un documento Diagnóstico conforme a la aplicación de la MML.

Realizar el planteamiento teórico empírico que sustente la intervención del Pp U-001 para la atención de un problema público retomando los indicios teóricos y normativos encontrados y fortaleciendo el sustento teórico, así como la experiencia nacional e internacional en la materia.

Elaborar un documento diagnóstico que defina los elementos de diseño del Pp en función de la identificación de la problemática planteada en el mismo documento, con la finalidad de fortalecer la consistencia entre los elementos de diseño y el tipo de intervención gubernamental realizada por medio del PpU-001.

Elaborar los lineamientos de operación del Pp U-001 que establezca las características de funcionamiento del Pp, tales como su cobertura y área de enfoque, su cuantificación y actualización, los criterios para el otorgamiento del subsidio, plazos para su actualización, mecanismos de coordinación entre el concesionario y la UR, entre otros.

Realizar una reestructuración de la Matriz de Indicadores para Resultados del ejercicio fiscal 2019, retomando las definiciones de los objetivos encontradas a lo largo de la evaluación, de conformidad a la MML y la operación del Pp. U-001.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
APARTADO I. JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN SUSTANCIAL O DEL DISEÑO DEL Pp U-001 ..	2
APARTADO II. CONTRIBUCIÓN DEL Pp U001 A LAS METAS NACIONALES Y PLANEACIÓN ORIENTADA A RESULTADOS	9
APARTADO III. POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO	12
APARTADO IV. MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	18
APARTADO V ANÁLISIS DE POSIBLES COMPLEMENTARIEDADES O COINCIDENCIAS CON OTROS Pp.	34
APARTADO VI. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PROGRAMA	35
VII. CONCLUSIONES Y VALORACIÓN DE LA PERTINENCIA DEL DISEÑO DEL Pp RESPECTO A LA ATENCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD	39
BIBLIOGRAFÍA	42
ANEXO 1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA	43
ANEXO 2 METODOLOGÍA PARA LA CUANTIFICACIÓN DE LAS POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO	46
ANEXO 4 METAS DEL PROGRAMA	48
ANEXO 5 PROPUESTA DE MEJORA DE MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	52
ANEXO 6 COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS ENTRE PROGRAMAS PRESUPUESTARIOS	69
ANEXO 7 PRINCIPALES FORTALEZAS, RETOS Y RECOMENDACIONES	70
ANEXO 8 FUENTES DE INFORMACIÓN	74
ANEXO 9 FICHA TÉCNICA CON LOS DATOS GENERALES DE LA EVALUACIÓN	75
ANEXO 10 ÁRBOL DE PROBLEMAS	77
ANEXO 11 ÁRBOL DE OBJETIVOS	78

INTRODUCCIÓN

La intervención del Estado en la atención de problemas o necesidades de carácter público forman parte de las acciones que permitan alcanzar un crecimiento y desarrollo sostenible, incentivando la actividad económica y desarrollo de los diversos sectores de la sociedad; es por ello que el aprovisionamiento de servicios públicos se establece como una prioridad para los gobiernos de la mayoría de los países; para el caso particular de México, la implementación de una Gestión por Resultados tiene como objetivo garantizar que las acciones de gobierno se encuentren orientadas a la consecución de objetivos, lo que conlleva a garantizar que el gasto destinado a la satisfacción de las necesidades cumple con los fines para los cuáles es destinado, es fundamental para obtener un adecuado aprovechamiento de los recursos públicos.

Al respecto, el otorgamiento de apoyos económicos a través de subsidio a diversos servicios públicos es una práctica que el Gobierno Federal realiza con la finalidad de impulsar el desarrollo de sectores estratégicos de la sociedad; en este sentido, el otorgamiento de subsidios para la prestación de transporte ferroviario a través de un Programa Presupuestario (Pp), ofrece la posibilidad de conectar a sectores vulnerables de la sociedad con centros de salud, educación y trabajo sin embargo es de suma importancia verificar que los planteamientos de las características requeridas para la atención de esta necesidad se encuentren bajo un panorama que garantice resultados y beneficios tangibles.

El presente documento contiene la “Evaluación de Diseño al Programa Presupuestario U-001 (Pp U001) Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario”, en el cual se presenta el resultado del análisis y valoración de las características de Diseño bajo las cuáles se da el funcionamiento del Pp U-001, identificando si estas características le permiten dar cumplimiento a los objetivos que se ha planteado contribuyendo con ello a la resolución de un problema o necesidad de carácter público.

La integración del presente documento comprende el desarrollo de cuatro apartados en los cuáles se analiza por medio de la recopilación y análisis de la documentación de carácter teórico, institucional, público, normativo, entre otros; la estructuración del programa de acuerdo a lo establecido en la Metodología del Marco Lógico (MML) bajo la cual se deben establecer las características del Pp U-001; derivado de este análisis se dan respuesta a cada una de las preguntas que componen los apartado siguientes:

- Justificación de la creación o modificación sustancial del diseño del Pp U-001
- Contribución del Pp U-001 a las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados
- Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo
- Matriz de Indicadores para Resultados
- Complementariedades o coincidencias con otros Pp

Finalmente, de acuerdo al resultado de las respuestas se realiza una valoración del grado de cumplimiento de las características de diseño del Pp U-001 que permiten identificar si son suficientes para el cumplimiento de los objetivos planteados en la MIR, y en caso de contar con áreas de mejora realizar las recomendaciones que se consideren pertinentes para el fortalecimiento del Pp U-001.

APARTADO I. JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN SUSTANCIAL O DEL DISEÑO DEL Pp U-001

1. ¿El problema o necesidad que busca resolver o atender el Pp está identificado en un documento, y este problema o necesidad cuenta con las siguientes características:

- a) Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida, de acuerdo con la MML
- b) Contiene a la población o área de enfoque potencial u objetivo
- c) Se actualiza periódicamente
- d) Es relevante o prioritario para su atención por el Estado mexicano?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información inexistente

JUSTIFICACIÓN

El Programa Presupuestario (Pp U-001) Programa de Subsidio al Transporte Ferroviario, no cuenta con un documento oficial e institucional que muestre una identificación del problema o necesidad que busca atender; al respecto es importante mencionar que el documento en el que con base en la aplicación de la Metodología Marco Lógico se definen todos los elementos para la definición del problema central es el documento Diagnóstico, mismo que de acuerdo a los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal² las dependencias deberán elaborar a fin de justificar la creación del programa.

De acuerdo a lo establecido por la MML³ la Definición del problema constituye la primera fase de su aplicación, la cual permite identificar el problema público que origina la necesidad de la intervención gubernamental por medio del Pp; para lo cual a fin de generar un mejor entendimiento del Pp U-001 el equipo evaluador con sustento en el análisis de gabinete se dio a la tarea de buscar datos concretos que permitan identificar el problema o necesidad que busca atender entre los que se encontró principalmente lo siguiente:

- La primer línea ferroviaria del país data de 1850, misma que tenía como finalidad unir la capital del país con su principal puerto (Puerto de Veracruz)⁴; el papel del ferrocarril fue fundamental para la consolidación económica de muchas ciudades, debido a que la red ferroviaria creó ventajas comparativas para las industrias y para los productores agrícolas de las ciudades que contaban con este sistema de transporte en comparación con las ciudades que carecían del mismo.

² Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal. Disponible en: https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/eval_mon/361.pdf

³ Herramienta de planeación basada en la estructuración sistemática para la solución de problemas, de acuerdo a la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores de Resultados. Disponible en: <http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf>

⁴ Salvador Medina Ramírez (2013); El transporte ferroviario en México. Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 4, Julio y Agosto de 2013. Disponible en: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/157/2/el_transporte.pdf

- Tras la Revolución mexicana el ferrocarril pasó a manos del Estado, mediante el decreto de expropiación del entonces presidente Lázaro Cárdenas, emitido el 23 de junio de 1937, que estableció una compañía pública, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la cual era propietaria de todo el sistema transporte ferroviario.
- El 12 de mayo de 1995 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, donde se estableció que los particulares podrían, mediante concesión, operar y explotar vías generales de comunicación ferroviaria, además de prestar el servicio público de transporte ferroviario.⁵
- Actualmente el sistema ferroviario en México está compuesto por 10 concesionarios y asignatarios que prestan el servicio ferroviario.⁶
- Del año 2007 a 2017 el volumen anual de pasajeros transportados por ferrocarril ha pasado de 288,349 a 56,714,825⁷
- El artículo 43 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece que:

“El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público.

Los concesionarios estarán obligados a proporcionar servicio a dichas comunidades en los términos y condiciones que establezca la Secretaría, lo que deberá establecerse en el título de concesión respectivo. En estos casos, el Gobierno Federal podrá otorgar un subsidio directamente al concesionario.”
- El Plan nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) se ha planteado en lo referente al transporte de pasajeros, comunicar poblaciones y generar traslados seguros, permitir a las comunidades el acceso a los servicios y mercados, así como la conexión de sitios públicos como escuelas y mercados.
- En 2010 las localidades menores de 2 500 habitantes se ubicaron de forma predominante en la categoría aislada (42.0% habitados por poco menos de siete millones de personas), cercanas a carreteras (37.9%), en contraste, 13.7 por ciento eran vecinas de aglomeraciones primarias y 6.5 de secundarias. El monto absoluto de población aislada superaba los habitantes de países como Paraguay, Nicaragua o Panamá⁸
- Del total de la población indígena ocupada en el país el 43.9% se encuentra catalogada como económicamente activa, del cual sólo el 30% recibe más de 2 salarios mínimos diarios como ingreso mensual⁹.

⁵ José de Jesús González Rodríguez (2018); El transporte ferroviario en México. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública; Cámara de Diputados. Disponible en: [file:///C:/Users/cony_/Downloads/CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/cony_/Downloads/CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618%20(1).pdf)

⁶ Anuario Estadístico Ferroviario 2017. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/344646/ARTF_Anuario_Estad_stico_Ferroviario_2017.vf.pdf

⁷ ídem

⁸ Consejo Nacional de Población (2017) La condición de ubicación geográfica de las localidades menores a 2 500 habitantes en México. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/190110/Cap3_web.pdf

⁹ Comisión Nacional Para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas. Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos indígenas de México 2015. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/239923/04-estimaciones-nacionales-por-entidad-federativa.pdf>

De acuerdo a estos antecedentes, el equipo evaluador ha definido la necesidad a la cual busca dar atención el Pp U-001 que cuente con los elementos establecidos en la MML, misma que se presenta a continuación a manera de propuesta:

“Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros, requieren incentivos para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México”

Esta definición de la problemática se ha planteado como una situación que puede ser revertida, con relevancia para su atención, ya que por medio de la intervención gubernamental se puede generar desarrollo social y económico de comunidades aisladas del territorio mexicano, así mismo incluye entre su planteamiento al área de enfoque, tal como se observa en la pregunta 8.

Recomendación: Se recomienda fortalecer el sustento del planteamiento del problema a través de documentación interna existente acerca del desarrollo del sistema ferroviario de pasajeros, así como experiencias internacionales en el tema, y con base en ello retomar la definición de la problemática que permita contar con antecedentes y diagnóstico de la problemática del Pp U-001 que fortalezca la justificación de su existencia.

2. ¿El Diagnóstico del problema o necesidad que atiende el Pp describe de manera específica:

- a) Causas, efectos y características del problema o necesidad, estructuradas y argumentadas de manera sólida o consistente de acuerdo con la MML
- b) Cuantificación y caracterización de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad
- c) Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad
- d) Periodo o plazo para su actualización?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información inexistente

JUSTIFICACIÓN

El Pp U-001, carece de un documento diagnóstico que en función de la formulación del árbol de problemas que debe integrarlo, tal como lo establecen los “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación que se propongan incluir en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación”¹⁰ vigentes, identifique las causas y efectos de lo que se pretende atender a través del Pp, así mismo no se encontró evidencia de la elaboración de algún otro documento que aplicando la MML permita a la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) tener una identificación, definición y descripción del problema o necesidad.

¹⁰ Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación que se propongan incluir en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/59237/Lineamientos_programas_nuevos_.pdf

Con la finalidad de obtener elementos adicionales que permitieran al equipo evaluador contar con un panorama integral de la problemática o necesidad que pretende atender el Pp U-001 se realizó un establecimiento de las causas y efectos que la componen, mismas que fueron representadas de manera gráfica por medio de un árbol de problemas (Anexo 10) y que apoyarán en la identificación de la población o área de enfoque y la evaluación de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) que establece actualmente los objetivos a los que contribuye; como parte de esta definición de causas y efectos que se proponen como parte de la identificación de la problemática son:

Causas Nivel 1	Limitado desarrollo regional en comunidades aisladas	Insuficiente conectividad entre comunidades indígenas	Bajo ingreso entre las comunidades aisladas e indígenas	Poca gestión de subsidios de apoyo a la movilidad en transporte ferroviario de comunidades aisladas
Causas Nivel 2	Comunidades indígenas aisladas de centros educativos y de salud Insuficiente actividad económica en zonas aisladas	Poca o nula existencia de medios de transporte entre comunidades marginadas	Bajo o nulo desarrollo de actividad económica productiva en comunidades aisladas o marginadas Bajo seguimiento a la creación de nueva infraestructura	Bajo seguimiento en apoyos al transporte ferroviario en comunidades aisladas o marginadas Bajo seguimiento en apoyos al transporte ferroviario en comunidades aisladas o marginadas Baja capacidad de operación de concesionarios ferroviarios para brindar servicio de transporte a comunidades aisladas

Recomendación: Retomar las causas y efectos identificadas por el equipo evaluador en el árbol de problemas propuesto para poder integrar los elementos de identificación de la problemática en un documento Diagnóstico conforme a la aplicación de la MML.

3. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención y el mecanismo causal que el Pp lleva a cabo?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información Inexistente

JUSTIFICACIÓN

El análisis de la información proporcionada por la DGDFM, así como la recopilada por el equipo evaluador demuestra que no existe justificación teórica o empírica que sustente el tipo de intervención del Pp U001, así como la relación causa efecto de la problemática, ya que como se ha mencionado anteriormente el Pp no cuenta con un documento Diagnóstico en que conste dicho mecanismo causal.

En este sentido se encontró justificación normativa que muestra el tipo de intervención y el mecanismo causal del Pp U-001 a través de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, misma que establece en sus artículos 7 y 43 lo siguiente:

Artículo 7. Se requiere de concesión para:

I. Construir, operar y explotar vías férreas, que sean vía general de comunicación.

Los concesionarios podrán contratar con terceros, la construcción, la conservación y el mantenimiento de las vías férreas, pero, en todo momento, el concesionario será el único responsable ante el Gobierno Federal por las obligaciones establecidas a su cargo en la respectiva concesión, y

II. Prestar el servicio público de transporte ferroviario.

Artículo 43. El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público.

Los concesionarios estarán obligados a proporcionar servicio a dichas comunidades en los términos y condiciones que establezca la Secretaria, lo que deberá establecerse en el título de concesión respectivo. En estos casos, el Gobierno Federal podrá otorgar un subsidio directamente al concesionario.

Los concesionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a los discapacitados y a las personas de edad avanzada.

De acuerdo a la normatividad aplicable la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) debe otorgar concesiones para operar y prestar el servicio público de transporte ferroviario, por lo que un concesionario es quien se encuentra facultado para ello; a su vez el concesionario se encuentra obligado a prestar este servicio a comunidades aisladas, lo cual deberá encontrarse establecido por medio del Título de Concesión.

Con base a la justificación normativa se pudo determinar que como justificación teórica de la intervención del estado a través del otorgamiento de subsidios se encuentra la corriente neoliberal, misma que de acuerdo a Huerta Romero (2005); como resultado de la incorporación de México a esta corriente, en 1982 comenzó una nueva etapa en que se daría una redefinición cualitativa de la naturaleza del Estado, siendo uno de los principios de esta nueva redefinición la exigencia de instituir una nueva relación entre los sectores público y privado, promoviendo la especialización estatal en las funciones y tareas de una intervención pública correcta¹¹.

Por su parte Cardozo Brum (2005), argumenta que como parte del neoliberalismo, en la década de 1990, los procesos de globalización y liberalización de mercados no contribuyeron a disminuir la pobreza y la desigualdad, por lo que en América Latina surgió la necesidad de un replanteamiento de la necesidad de la intervención del Estado, ahora limitada a la focalización de quienes habían quedado al margen del mercado (pobreza extrema) para ofrecerles oportunidades en materia de educación, salud, vivienda, etc¹².

¹¹ Huerta Moreno, María Guadalupe (2005). El neoliberalismo y la conformación del Estado subsidiario; Universidad Autónoma Metropolitana. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422005000200006

¹² Cardozo Brum, Myriam Irma (2005) Neoliberalismo y eficiencia de los programas sociales en México; Universidad Autónoma Metropolitana. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/polcul/n24/n24a08.pdf>

Lo antes expuesto, muestra claros hallazgos de la justificación teórica y empírica por la cual la creación del Pp U-001 contribuye a la resolución de un problema público por parte del estado en un contexto económico neoliberal en México.

Recomendación: Realizar el planteamiento teórico empírico que sustente la intervención del Pp U-001 para la atención de un problema público retomando los indicios teóricos y normativos encontrados y fortaleciendo el sustento teórico, así como la experiencia nacional e internacional en la materia.

4. ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el problema público o necesidad identificada, así como con los componentes que el Pp genera y su mecanismo de intervención adoptado?

RESPUESTA

Para determinar la consistencia del problema público identificado para la atención del Pp U-001, es importante considerar que a pesar de no contar con un documento Diagnóstico se tomaron como elementos fundamentales la MIR vigente, documentos institucionales y documentos normativos que mostraran indicios de sus elementos de diseño, de acuerdo a lo siguiente:

Modalidad: U Otros Subsidios (Otorgar subsidios no sujetos a reglas de operación, en su caso, se otorgan mediante convenios)

Unidades Responsables: Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal

Propósito: Traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.

Componentes: Determinación del monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la ruta Chihuahua-Los Mochis.

Área de Enfoque Potencial: Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros.

Área de Enfoque Objetivo: Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.

De acuerdo al análisis de la información obtenida se puede determinar que el problema público que pretende atender el Pp U-001 es la movilidad, sin embargo este planteamiento no se encuentra formalizado en ningún documento de la dependencia; así mismo, no se encontraron indicios de la definición de población o área de enfoque, por lo que el equipo evaluador retomó la definición de problemática propuesta en la pregunta 1, **“Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros, requieren incentivos para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México”**, para determinar el área de enfoque, cuyo planteamiento explícito se encuentra en la pregunta 8.

Con base en lo anterior, se puede corroborar que la modalidad del Pp U-001 es consistente con el problema público identificado, pues los Pp con modalidad “U” funcionan por medio de un otorgamiento del monto del subsidio acorde a un convenio establecido entre la dependencia y un tercero, fungiendo la concesión como dicho convenio; este monto no podría ser otorgado de otra forma toda vez, que tal como se mencionó en la pregunta 3, la normatividad exige que la operación y prestación del servicio de transporte ferroviario debe ser llevada a cabo por medio de un concesionario.

Así mismo; se puede identificar que los documentos en que se encuentran planteados algunos de los elementos de diseño del Pp U-001, tal como la MIR vigente, están enfocados a la atención de un título de concesión de manera particular, es decir de la vía concesionada de Ojinaga -Topolobampo, a cargo de la empresa Ferrocarril Pacífico – Norte, S.A. de C.V. (Ferromex); siendo ésta la única concesión que recibe recursos del Pp U-001, sin embargo este planteamiento tan directo cierra la posibilidad a la inclusión de nuevas concesiones que se encuentren en posibilidad de apoyar a la resolución del problema público que pretende atender el Pp U-001.

Recomendación: Elaborar un documento diagnóstico que defina los elementos de diseño del Pp U-001 en función de la identificación de la problemática planteada en el mismo documento, con la finalidad de fortalecer la consistencia entre los elementos de diseño y el tipo de intervención gubernamental realizada por medio del Pp U-001.

APARTADO II. CONTRIBUCIÓN DEL Pp U001 A LAS METAS NACIONALES Y PLANEACIÓN ORIENTADA A RESULTADOS

5. En virtud de que el fin del Pp está vinculado a alguna(s) de las Cinco Metas Nacionales del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente, a través del programa sectorial, (o excepcionalmente a un programa especial o institucional):

a) ¿Existen conceptos comunes entre el propósito y los objetivos del programa sectorial, especial o institucional, por ejemplo: población o área de enfoque objetivo?

b) ¿El logro del propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) y de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	4	<ul style="list-style-type: none"> El Pp cuenta con un documento en el que se establece la relación con objetivo (s) del programa sectorial, especial o institucional, y Es posible determinar vinculación con todos los aspectos establecidos en la pregunta, y El logro del propósito es suficiente para el cumplimiento de alguna (s) de la (s) meta (s) de algunos (s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional.

JUSTIFICACIÓN

Considerando que el Pp U-001 carece de un documento Diagnóstico que presente un planteamiento claro de la alineación del Pp con las metas y objetivos nacionales y sectoriales su procedió a retomar el propósito de la MIR vigente, **“Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida. mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis”**, para analizar su contribución al cumplimiento de alguna de las metas nacionales y objetivos sectoriales e institucionales de acuerdo al PND, Programa Nacional de Infraestructura (PNI) y Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT).

De acuerdo al análisis realizado se identificó que el Pp U-001 cuenta con vinculación a la Meta Nacional IV México Próspero alineado a su vez con los programas sectoriales de la siguiente manera:

- **Programa Nacional de Infraestructura 2014-2014**

Objetivo 1 Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Estrategia 1.2 Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura e incluyente.

Línea de acción 1.2.1 Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de las localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.

Línea de acción 1.2.3 Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril.

- **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018**

Objetivo 3 Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategia 3.2 Optimizar el desplazamiento urbano de personas mediante de sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.

Línea de acción 3.2.3 Promover la integración física, tarifaria, operacional y de información de rutas troncales, auxiliares y alimentadoras en los corredores de transporte masivo.

Con base en lo anterior se pudo identificar la existencia de conceptos comunes entre el objetivo sectorial y el propósito planteado en la MIR vigente, contando con una contribución a este objetivo por medio de la realización de su propósito.

6. ¿Con cuáles objetivos, estrategias y líneas de acción del PND vigente está vinculado el objetivo sectorial relacionado con el Pp?

RESPUESTA

El Pp U-001 se encuentra vinculado al objetivo sectorial 3 del PSCT “Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida”, mismo que se encuentra relacionado con el PND de acuerdo a lo siguiente:

- **Plan Nacional de Desarrollo**

Meta Nacional: 4. México Prospero

Objetivo 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia 4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes medios de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

El Pp cuenta con una vinculación clara entre el objetivo sectorial al que contribuye, mismo que se encuentra planteado en la MIR y el Objetivo del PND; permitiendo con ello la movilidad por medio de infraestructura que permita la realización de la actividad económica con menores costos.

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

Justificación

El Propósito del Pp U-001 **“Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida. mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de**

transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis” cuenta con vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) incluidos de la Agenda 2030, lo que significa que por medio de la intervención del Pp se contribuye con la sostenibilidad económica, social y ambiental en el largo plazo contribuyendo con los siguientes ODS:

ODS	Meta del ODS	Descripción de la contribución o aportación del Pp a la Meta del ODS
<p>Objetivo 1: Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo</p>	<p>1.a Garantizar una movilización importante de recursos procedentes de diversas fuentes, incluso mediante la mejora de la cooperación para el desarrollo, a fin de proporcionar medios suficientes y previsibles a los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados, para poner en práctica programas y políticas encaminados a poner fin a la pobreza en todas sus dimensiones.</p>	<p>Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.</p>
<p>Objetivo 10: Reducir la desigualdad en y entre los países</p>	<p>10.2 De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición</p>	<p>Traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia médica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.</p>
<p>Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles</p>	<p>11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad</p>	<p>Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.</p>

APARTADO III. POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO

Se entenderá por población o área de enfoque objetivo a la población o área de enfoque que el Pp tiene planeado o programado atender para cubrir la población o área de enfoque potencial, y que cumpla con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa.

Se entenderá por población o área de enfoque atendida a la población o área de enfoque beneficiada por las acciones o componentes del Pp en un periodo determinado.

8. ¿Las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo están definidas en documentos oficiales o en el diagnóstico del problema o necesidad del Pp y cuentan con la siguiente información o características:

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información inexistente

JUSTIFICACIÓN

En función de la información recopilada y analizada se pudo identificar que el Pp U-001 no cuenta con una definición formal establecida en algún documento institucional de su población o área de enfoque potencial u objetivo; así mismo tal como se ha mencionado carece del documento Diagnóstico que establezca esta misma definición, por lo que se considera que se cuenta con información inexistente que permita verificar alguna de las características establecidas en la pregunta.

Al respecto, y con la finalidad de identificar a la población o área de enfoque que atiende el programa es importante responder al cuestionamiento ¿Quién o quienes reciben los componentes producidos por el programa?; por lo que para el caso del Pp U-001 quien recibe el monto del subsidio es el/los concesionario (s) de transporte ferroviario; por lo que retomando las definiciones incluidas al inicio del apartado el equipo evaluador ha identificado que el componente del Pp es producido para un área de enfoque; en este contexto a manera de propuesta se presentan las siguientes definiciones:

- **Área de Enfoque Potencial:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros.
- **Área de Enfoque Objetivo:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.
- **Área de Enfoque Atendida:** Concesionarios del servicio de transporte ferroviario de pasajeros que aplicaron tarifas preferenciales en su servicio, a los habitantes de comunidades aisladas.

Tal como se ha mencionado, actualmente el Pp U-001 otorga el subsidio a la concesión para operar y explotar la Vía General de Comunicación Ferroviaria Ojinaga- Topolobampo, misma concesión que fue formalizada el 22 de Junio de 1997, en la cual por medio del Anexo 9 establece las comunidades catalogadas como aisladas en las que se trasladará el subsidio; por lo que con base en este documento se puede determinar la existencia de destinatarios del Pp a quienes se les traslada el subsidio recibido por el concesionario a través de la aplicación de tarifas preferenciales para su movilidad.

Recomendación: Se recomienda retomar la definición de área de enfoque para el Pp U-001 y formalizar su definición por medio de un documento Diagnóstico o institucional que defina de manera clara quienes son los receptores del componente del programa y valide su consistencia con la MIR.

9.¿Existe información que permita conocer qué instancias, actores o beneficiarios (población o área de enfoque atendida) reciben los componentes del Pp y que:

- a) Incluya las características de la población o área de enfoque atendida definida en su documento normativo o institucional
- b) Incluya el tipo de apoyo, de acciones o de componentes entregados
- c) Esté sistematizada
- d) Cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información inexistente

JUSTIFICACIÓN

El Pp U-001 no cuenta con una definición de su población o área de enfoque que conste en alguno de sus documentos oficiales o institucionales; en este sentido se identificó que no existe información que permita conocer si ésta cumple con alguna de las características establecidas en la pregunta.

De acuerdo a la información proporcionada, se pudo identificar que el anexo 9 del título de concesión de la Vía General de Comunicación Ferroviaria Ojinaga- Topolobampo, por lo que de manera adicional y como parte del análisis que dio como resultado una propuesta de definición de área de enfoque propuesta por el equipo evaluador, se puede identificar que en este anexo, que funge como el convenio que establece las condiciones bajo las cuáles se otorgará el subsidio, se presenta el tipo de apoyo entregado y cuenta con una determinación de los costos que deberán ser considerados para la determinación del monto del subsidio, determinando de igual forma que de manera anual se realizará una revisión de la existencia de la necesidad y actualización del método de cálculo y monto del subsidio así como las comunidades que de acuerdo al Art. 43 de la LRSM, citada en la pregunta 3, cumple con las características necesarias para contar con la prestación del servicio público de transporte ferroviario con un tarifa preferencial, consecuencia del otorgamiento del subsidio al concesionario; estas comunidades son:

- Chihuahuicame, Chihuahua
- Parajes, Chihuahua
- Ing. Luis Covarrubias, Sinaloa
- Tacuina, Chihuahua
- Cuiteco, Chihuahua
- Santo Niño, Chihuahua
- Descanso, Sinaloa
- Jesús Cruz, Sinaloa
- Bahuchivo, Chihuahua
- Julio Ornelas, Chihuahua
- Soledad, Chihuahua
- Aguacaliente, Sinaloa

- Irigoyen, Chihuahua
- Los Pozos, Sinaloa
- Temoris, Chihuahua

Las características contenidas en el anexo 9 del ya mencionado título de concesión fueron formalizadas en el año de 1997, sin embargo estas características y condiciones bajo las cuáles se otorga el subsidio han sido actualizadas para la operación del programa de acuerdo a lo manifestado por los interventores del mismo en la DGDFM, sin encontrarse documentados estos cambios en un documento institucional, o actualizadas las condiciones iniciales bajo las cuáles se provee el otorgamiento del subsidio, toda vez que el título de concesión si provee la posibilidad de cambios y actualizaciones en la forma en que es otorgado el mismo; así mismo, es importante mencionar que este título hace solo referencia a una concesión, por lo que en caso de que derivado de la detección de la necesidad en otra parte del territorio mexicano que puede ser atendida por un concesionario distinto éstas condiciones no podrían ser aplicables, toda vez que no son de carácter general del programa, ni forman parte de sus elementos de diseño.

Recomendación: Realizar una revisión y actualización de las condiciones de entrega del componente del Anexo 9 del título de concesión a fin de establecer las condiciones y características actuales bajo las cuáles es otorgado el monto del subsidio, así como una actualización de la existencia de la necesidad que sirva como base para la formulación de un documento institucional que, una vez definida el área de enfoque, permita establecer las instancias o actores que reciben el componente del Pp, así como el mecanismo para su entrega.

Realizar una definición formal del mecanismo y metodología para la determinación y actualización del cálculo del subsidio, estableciendo periodicidad para su cálculo, validación y entrega del componente (subsidio), variables y mecanismo de selección, que pueda ser replicado o aplicable para la atención de la necesidad por parte del Pp U-001, sin enfoque a la atención de una sola concesión.

10. ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para cubrir a sus poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo con las siguientes características:

- a) Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población o área de enfoque objetivo en los próximos cinco años.
- b) Especifica metas de cobertura anuales para los próximos cinco años, así como los criterios con los que se definen
- c) Define el momento en el tiempo en que convergerán las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo
- d) Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información inexistente

JUSTIFICACIÓN

El Pp U-001 no cuenta con una identificación de su población o área de enfoque; así mismo, por medio de la documentación que formó parte del análisis de gabinete, se pudo identificar que no existe información que contenga una planeación o estrategia de cobertura para la atención del programa, pues para la determinación de recursos que formarán parte del subsidio en el ejercicio fiscal siguiente se toma como base el monto del ejercicio fiscal en curso y su consistencia con el monto entregado al concesionario, sin embargo no se realiza un análisis de la suficiencia en la atención de la necesidad considerando factores como el crecimiento poblacional de las comunidades aisladas que impacte en el cálculo del subsidio o los históricos de atención que permitan medir la volatilidad o estabilidad de los requerimientos del recurso en función de la demanda de transporte ferroviario por los destinatarios.

Es importante mencionar que la determinación del monto del subsidio es realizada por la DGDFM, a través de la integración de los costos asociados a la prestación del servicio con los que se realiza un informe de forma trimestral en el que se integra la definición de cada uno de los costos asociados, así como una memoria de cálculo del monto del subsidio, mismo que es entregado de manera trimestral al concesionario.

De acuerdo a las definiciones de área de enfoque propuestas por el equipo evaluador se puede identificar una convergencia entre el área de enfoque potencial y atendida, toda vez que existe una sola concesión formalizada en la que se ha detectado que atraviesa entre su ruta por comunidades aisladas y brinda el servicio a la población de las mismas, gracias a la entrega del componente del Pp U-001, siendo esta la única que lo recibe.

Recomendación: Realizar un documento de planeación institucional en el que se planteen metas de atención, considerando los registros históricos del otorgamiento del subsidio y el porcentaje de atención de la necesidad de acuerdo a los beneficiarios que demandan el servicio de transporte ferroviario, identificando los posibles ascensos o descensos de la demanda y las variables que impactarían en la correcta intervención del Pp U-001 como las condiciones económicas de la región, el crecimiento poblacional o la suficiencia de atención por parte del concesionario.

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

RESPUESTA

El Pp U-001 cuenta con mecanismos de rendición de cuentas; sin embargo, derivado de la falta de definición de la población o área de enfoque y su formalización a través de algún documento institucional no se podría afirmar la existencia de una relación entre estos mecanismos y a quien dirige y entrega sus esfuerzos el Pp.

Uno de los medios por el cual se procura la transparencia y rendición de cuentas es la información que se hace pública a través del Portal de Obligaciones y Resultados y el Portal Nacional de Transparencia, donde se hace pública la información de las acciones emprendidas como parte del Pp, el avance en los indicadores de la MIR, así como la aplicación de los recursos destinados al Pp U-001.

Adicional a las acciones emprendidas directamente por la DGDFM, se pudo detectar que como parte de la aplicación del subsidio del Pp U-001 al costo del pasaje para los habitantes de las comunidades aisladas, el concesionario cuenta con criterios propios que garanticen el control en la aplicación de la tarifa preferencial; en este sentido se ha detectado, derivado de una presentación no institucional, pero realizada por el propio concesionario, que se realizan campañas de credencialización que le permitan contar con un control de quienes hacen uso de los traslados, así como un padrón albergado en la base de datos de sus sistema de

monitoreo de pasajeros que permite llevar un registro del número de pasajes por corrida realizada con la tarifa preferencial, misma que es denominada para el caso de esta ruta “económica social”; al respecto debe precisarse que esos datos son de uso del propio concesionario por lo que la DGDFM no cuenta con los datos de su padrón; de modo que, a pesar de existir elementos que fortalezcan la transparencia y muestren los beneficios obtenidos por la sociedad a través de la intervención del Pp U-001, no se cuenta con el soporte documental que de manera institucional enmarque el detalle de las acciones realizadas gracias al otorgamiento del subsidio.

Recomendación: Es recomendable que la DGDFM cuente con información acerca de la lista de destinatarios a los que se les otorgan los traslados con la tarifa preferencial por medio de la aplicación del subsidio, así como el programa o plan bajo el cual son llevadas a cabo las acciones de credencialización para tal fin.

12. ¿Los procedimientos del mecanismo de entrega de los componentes del Pp a la población o área de enfoque objetivo tienen las siguientes características:

- a) Incluyen criterios para su entrega claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción
- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras del Pp
- c) Están sistematizados
- d) Están difundidos públicamente?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información inexistente

JUSTIFICACIÓN

Como ya ha sido argumentado en las preguntas anteriores en Pp U-001 carece de un documento institucional que defina quien o quienes componen a la población o área de enfoque, en este sentido la información que muestre como se da la entrega del subsidio no muestra una conexión que corrobore que el mecanismo de entrega de los componentes esté enfocado a la atención de la misma, por lo cual se considera información inexistente.

Dentro de los documentos de carácter público e interno que rigen la entrega del componente se encuentran el Anexo 9 del título de concesión de la Vía General de Comunicación Ferroviaria Ojinaga - Topolobampo, así como la publicación de una reglas de operación realizadas en el año 2005 derivado de algunos requerimientos de entes fiscalizadores, mismas que son un reflejo de lo ya establecido en el título antes mencionado; por lo que los criterios para el cálculo del subsidio, condiciones de entrega y verificación requieren su validación toda vez que la concesión fue otorgada en el año 1997 y al 2018 las condiciones sociales, económicas y hasta institucionales han manifestado cambios; de igual forma el enfoque a la atención de un única concesión podría causar controversia en función del crecimiento de infraestructura ferroviaria de transporte de pasajeros que podría traer consigo el crecimiento del área de atención del Pp U-001 y la aplicabilidad de dichas reglas de operación.

En suma a lo anterior, se puede argumentar que la modalidad del Pp U-001 no requiere la formulación de una reglas de operación que sujete su funcionamiento; sin embargo es importante contar con un documento

que manifiesta claramente el funcionamiento y operación del programa, delimitando al área de enfoque así como la participación y responsabilidades de la DGDFM y los concesionarios que reciban recursos del programa para garantizar la correcta aplicabilidad.

Como parte del cálculo del monto del subsidio la DGDFM realiza un informe de manera trimestral, tal como ya ha sido mencionado, sin embargo no se encuentra estipulada una estructura formal de dicho informe que garantice que cuenta con todos los elementos necesarios para el adecuado otorgamiento y aplicación del subsidio, pues este es realizado con esfuerzos propios de la secretaría.

Recomendación: Elaborar los lineamientos de operación del Pp U-001 que establezca las características de funcionamiento del Pp, tales como su cobertura y área de enfoque, su cuantificación y actualización, los criterios para el otorgamiento del subsidio, plazos para su actualización, mecanismos de coordinación entre el concesionario y la UR, entre otros.

APARTADO IV. MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS

13. Para cada uno de los Componentes de la MIR vigente del Pp ¿se toma como referencia una o un grupo de Actividades que:

- a) Están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción
- b) Están ordenadas de manera cronológica
- c) Son necesarias, es decir, ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	2	Las Actividades del Pp cumplen en promedio con un valor entre 2 y menos de 3 características establecidas en la pregunta.

JUSTIFICACIÓN

Actualmente la MIR vigente describe 2 objetivos en su nivel de actividades, los cuales se especifican de la siguiente manera:

- o Evaluación de los costos de la empresa ferroviaria
- o Realización del pago a empresas según cálculo del servicio otorgado

Como se puede observar las actividades se describen de manera clara y forman parte de las acciones para producir el componente vigente en la MIR, el cual es “Determinación del monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la ruta Chihuahua – Los Mochis”.

- a) El orden de las actividades se encuentra de manera cronológica, pues de acuerdo al análisis de gabinete se constató que el personal de la UR primero evalúa y analiza los costos de operación de la empresa concesionaria, lo que posteriormente concluye con el informe del cálculo del monto del subsidio y finaliza con el pago del subsidio a la empresa concesionaria.
- b) Las actividades antes expuestas se consideran necesarias e prescindibles para producir el componente, sin embargo el componente no se define como un bien o servicio, de acuerdo a la definición en la MML.
- c) La realización de las actividades más los supuestos, no genera los componentes debido a que la redacción del objetivo del componente no se lee como un bien o servicio entregado.

Recomendación: De acuerdo al análisis de gabinete se detectó que el componente que entrega el Pp U-001, es un subsidio (Ayuda económica que una persona o entidad recibe de un organismo oficial para satisfacer una necesidad determinada) en consentimiento a lo especificado al Título de concesión de las vías del ferrocarril, con base a lo anterior, se considera pertinente evaluar las propuestas de los objetivos de actividades conforme a la MML, así como analizar la propuesta de la MIR descrita en el anexo 5.

14. ¿Los Componentes del Pp integrados en la MIR vigente cumplen con las siguientes características:

- a) Son los bienes o servicios que produce el Pp
- b) Están redactados como resultados logrados, por ejemplo informes realizados o proyectos desarrollados
- c) Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para generar el Propósito
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	1	Los Componentes del Pp cumplen en promedio con un valor entre 0 y menos de 2 características establecidas en la pregunta.

JUSTIFICACIÓN

La MIR vigente describe como componente a la **“Determinación del monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la ruta Chihuahua – Los Mochis”**. Sin en cambio y como ya se mencionó anteriormente el componente de Pp U-001 es la entrega de un subsidio a las empresas ccesionarias que aplican tarifas preferenciales a los habitantes de comunidades aisladas que no cuentan con otra alternativa de transporte.

- a) El resumen narrativo del objetivo a nivel de componente no cumple con la característica de ser los bienes o servicios que entrega el Pp U-001, la sintaxis no corresponde con la recomendada en la MML.
De acuerdo al análisis de gabinete se pudo identificar que los bienes que entrega el Pp U-001 son los subsidios a empresas concesionarias de transporte ferroviario de pasajeros que prestan servicios de movilidad y conexión a habitantes de comunidades aisladas que no cuentan con otra alternativa de transporte.
- b) La forma en la que está redactado el objetivo no manifiesta los resultados logrados, el verbo incluido es Determinación, lo cual deja entender que es una actividad y no un bien o servicio.
- c) La MIR vigente, solo registra un componente el cual se considera necesario para generar el propósito, sin embargo la sintaxis no corresponde a la recomendada en la MML a este nivel.
- d) La realización del componente en conjunto con el supuesto a este nivel, no genera como resultado el Propósito, ya que el componente no refleja los bienes que entrega el Pp.

Recomendación: Se recomienda reestructurar el objetivo de componente acorde a los bienes y servicios que entrega el Pp U-001, así como la sintaxis que marca la MML, a continuación se presenta una propuesta del resumen narrativo al objetivo del nivel de componente.

Componente	
Productos terminados o servicios proporcionados	+ Verbo en participio pasado
Subsidios a los concesionarios del transporte ferroviario de pasajeros que prestan servicios de movilidad a comunidades aisladas.	Entregados

15. ¿El Propósito de la MIR vigente cuenta con las siguientes características:

- a) Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos
- b) El medio de verificación de su indicador no está controlado por los responsables del Pp
- c) Es único, es decir, incluye un solo objetivo
- d) Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo: seguridad nacional consolidada o proyectos de inversión concretados
- e) Incluye la población o área de enfoque objetivo

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	1	El Propósito cumple con una o dos de las características establecidas en la pregunta.

JUSTIFICACIÓN

El resumen narrativo del objetivo a nivel de Propósito de la MIR vigente solo cumple con 2 de las características planteadas en la pregunta, las cuales se describen a continuación.

- a) Como ya se mencionó anteriormente, el componente no se encuentra redactado de forma adecuada, razón suficiente que no permite realizar el análisis de que si es consecuencia esperada como resultado de los componentes más los supuestos a ese nivel.
- b) El medio de verificación Anuario Estadístico es controlado por la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario la cual tiene dentro de sus atribuciones elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios.
- c) En la Mir vigente se puede observar un solo objetivo a nivel de propósito descrito como: **“Traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia médica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis”.**
- d) En su redacción no se logra percibir como una situación alcanzada, pues lo expresan como las acciones que deben realizarse una vez entregado el monto del subsidio al concesionario.
- e) El objetivo incluye como población a personas de escasos recursos de comunidades aisladas, sin en cambio, quien recibe los subsidios de manera directa es la empresa concesionaria la cual los utiliza para el pago de sus gastos de mantenimiento, que le genera la aplicación de tarifas preferenciales a estas personas.

Recomendación: Realizar las modificaciones y actualizaciones a la MIR vigente, tomando en consideración la siguiente propuesta del resumen narrativo al objetivo del nivel de propósito, realizada acorde al análisis de gabinete y la MML, es importante mencionar que dicha propuesta es de carácter enunciativo más no limitativo.

Propósito

Sujeto: Población o área de enfoque + Verbo en presente + Complemento: resultado logrado

Concesionarios de transporte ferroviario de pasajeros. Cuentan Con subsidios para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México.

16. ¿El Fin de la MIR vigente cuenta con las siguientes características:

- a) **Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción**
- b) **Es un objetivo superior al que el Pp contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del Pp sea suficiente para alcanzar el Fin**
- c) **Su logro no está controlado por los responsables del Pp**
- d) **Es único, es decir, incluye un solo objetivo**
- e) **Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial?**

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	4	El Fin cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

JUSTIFICACIÓN

a) El objetivo de la MIR a nivel de fin se encuentra claramente especificado se describe como:

“Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia médica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis”.

Como ya se mencionó a lo largo de este informe, el Pp -U001 se enfoca en otorgar un subsidio al concesionario con el fin de que esté continúe aplicado tarifas accesibles a los habitantes de aquellas comunidades que no cuentan con otra alternativa de transporte, más que el ferroviario.

- b) En la redacción del objetivo al nivel de fin de la MIR vigente, se distingue que la intervención del Pp U-001 solo contribuye al cumplimiento de un objetivo superior del Programa Sectorial de Comunicaciones y transportes 2013 – 2018.
- c) El logro de este objetivo no se encuentra controlado por la Unidad Responsable de programa, sin embargo contribuye a los reportes, las Unidades Responsables de los medios de verificación son la Subsecretaria del Transporte, la Dirección General de Auto Transporte Federal y la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal.
- d) La MIR vigente solo describe un solo objetivo el cual ya se descrito en el inciso a).
- e) A sí mismo, en la redacción se puede distinguir la descripción del objetivo 3 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, el cual consiste en Mejorar la movilidad de personas a través de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano eficientes, seguros y sustentables.

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

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
NO	0	Información Inexistente

JUSTIFICACIÓN

Actualmente el Pp U-001 es operado por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, la cual tiene en aprobación su Manual de Organización lo que no permite realizar el análisis correspondiente, por otra parte los documentos que se analizaron fueron la Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviario, Anexo 9 del título de Concesión y las reglas de operación de 2015, estas últimas son consistentes con la modalidad del Pp U-001.

- Anexo 9 del título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria Ojinaga –Topolobampo y para prestar el servicio público de transporte ferroviario que en ella opera a Comunidades aisladas que no cuentan con otra alternativa de transporte.
- Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviaria,
 - Artículo 43. El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público.
 - Los concesionarios estarán obligados a proporcionar servicio a dichas comunidades en los términos y condiciones que establezca la Secretaría, lo que deberá establecerse en el título de concesión respectivo. En estos casos, el Gobierno Federal podrá otorgar un subsidio directamente al concesionario.
- Reglas de operación 2015.
 - Es responsabilidad del Gobierno Federal promover la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros que comunique a zonas aisladas que no cuenten con otro medio de transporte público tal y como lo establece la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en su Artículo 43.

Cabe mencionar que en ninguno de los documentos antes mencionados, se puede percibir el resumen narrativo de los objetivos de la MIR. Por otra parte se detectó que el Pp U-001, carece de Lineamientos para su operación, documentación normativa que va acorde a la modalidad a la que pertenece el programa.

Recomendación: Se recomienda dar seguimiento a la autorización del Manual de Organización de la DGDFM, ya que este documento es el que marca las actividades y responsabilidades de los involucrados en la operación de todos los programas de la Dirección General. Así mismo realizar la reestructuración de la MIR vigente acorde a la MML.

De la lógica horizontal de la matriz de indicadores para resultados

18. ¿En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp con las siguientes características:

- a) Claros
- b) Relevantes
- c) Económicos
- d) Monitoreables
- e) Adecuados

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	3	Los indicadores del Pp cumplen en promedio con un valor entre 3 y menos de 4 características establecidas en la pregunta.

JUSTIFICACIÓN

Los indicadores del Pp U-001 cumplen en promedio 3.33 de las características

- Indicadores de nivel de fin, En el nivel de fin existen 2 indicadores
 - Pasajeros transportados por el sistema ferroviario interurbano
 - Número de pasajeros – kilómetros transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua – Los Mochis.
 - a) **Claros:** Ambos indicadores son claros, no existe ambigüedad en lo que pretenden medir no tienen términos técnicos que se interpreten de más de una manera. Las definiciones están redactadas en un lenguaje coloquial que permite a personas que no conozcan la operación del Pp el completo entendimiento de lo que el indicador busca medir.
 - b) **Relevantes:** Se consideran relevantes los indicadores ya que parte de los elementos se relacionan de manera directa con el objetivo que se describe a este nivel.
 - c) **Económicos:** Son económicos dado que la información de las variables con las que se calcula los indicadores, es generada por las actividades diarias de la dependencia no implica un costo adicional económico o humano.
 - d) **Monitoreables:** En este nivel de la MIR vigente los indicadores cumplen con los criterios de ser monitoreables, pues son claros los medios de verificación y el método de cálculo, elementos con los que se podrían someter a una comprobación independiente.
 - e) **Adecuados:** Los 2 indicadores se consideran adecuados, ya que reflejan la contribución a un objetivo superior, sin embargo el segundo indicador se encuentra acotado por la ruta Chihuahua – Los Mochis.
- Indicador de Propósito
 - Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de la clase económica social.
 - a) **Claro:** El indicador a nivel de propósito no es claro, pues es ambiguo el nombre del indicador con relación a la definición y método de cálculo. En la redacción de del nombre se refiere a la cobertura del servicio lo cual se puede entender como a la ruta o población a la que puede llegar tener injerencia el Pp, sin en cambio la definición se refiere al uso del transporte ferroviario lo cual deriva en los pasajeros transportados de la clase económica social.

- b) **Relevante:** No se considera relevante, dado que los elementos del indicador no se relacionan con los aspectos del resumen narrativo del objetivo.
 - c) **Económicos:** No es económico el indicador toda vez que no se considera relevante, a pesar de que no se emplean costos económicos o humanos adicionales a los trabajos que realiza a diario la dependencia.
 - d) **Monitoreable:** Los medios de verificación en conjunto con el método de cálculo muestran claridad, existen elementos con los que se puede someter a una verificación independiente.
 - e) **Adecuados:** No es adecuado el indicador dado que no cumple con las características de ser relevante, podría tener una mejor definición que apoye al cumplimiento del objetivo.
 - Indicador de Componente
 - Monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la ruta Chihuahua – Los Mochis, determinado anualmente.
 - a) **Claros:** No el indicador a nivel de componente no es claro, existe ambigüedad en su redacción se entiende que el subsidio se entrega directamente a los pasajeros y no existe claridad en el tipo de servicio que se otorga en la ruta mencionada.
 - b) **Relevante:** Si se considera relevante debido a que sus elementos del indicador se relacionan con el resumen narrativo del objetivo.
 - c) **Económico:** Es económico dado que nos existe un esfuerzo adicional a los trabajos que realiza la dependencia día con día.
 - d) **Monitoreable:** En este nivel de la MIR vigente los indicadores cumplen con los criterios de ser monitoreables, pues son claros los medios de verificación y el método de cálculo, elementos con los que se podrían someter a una comprobación independiente.
 - e) **Adecuados:** Es adecuado de acuerdo al nivel en el que se encuentra, sin embargo es necesario definirlo de manera clara congruente al objetivo.
 - Indicadores de Actividad
 - Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio
 - Pagos efectuados respecto a los programados
 - a) **Claro:** Si ambos indicadores son claros e inequívocos, el lenguaje que se utiliza en su redacción es coloquial lo que permite a personas ajenas al Pp entender lo que el indicador pretende medir.
 - b) **Relevante:** No se consideran relevantes ya que miden los trabajos del día a día.
 - c) **Económico:** No es económico el indicador toda vez que no se considera relevante, a pesar de que no se emplean costos económicos o humanos adicionales a los trabajos que realiza a diario la dependencia.
 - d) **Monitoreable:** Los medios de verificación en conjunto con el método de cálculo muestran claridad, existen elementos con los que se puede someter a una verificación independiente.
 - e) **Adecuados:** Los indicadores no se consideran adecuados debido a que son actividades que se realizan de manera periódica y no contribuyen al objetivo.

El detalle del análisis se puede observar en el anexo 3 de la presente evaluación.

Recomendación: De acuerdo a la reestructuración de la MIR propuesta en el anexo 5, se recomienda elaborar nuevos indicadores o analizar la pertinencia de los mismos, definirlos de manera clara y congruente, que obedezcan a las modificaciones del resumen narrativo de los objetivos en cada uno de los niveles de la nueva MIR.

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

- a) Nombre
- b) Definición
- c) Método de cálculo
- d) Unidad de Medida
- e) Frecuencia de Medición
- f) Línea base
- g) Metas
- h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal)?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	4	Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 6 y 8 caracteres

JUSTIFICACIÓN

Todos los indicadores de la MIR vigente del Pp U-001, cuentan con una ficha técnica en la que se describen las características de la pregunta el promedio tienen un valor de 7.83.

- a) Todos los indicadores de la MIR vigente cumplen con esta característica, es decir cuentan con la descripción del nombre en el que se explica de manera general lo que se pretende medir.

Nivel del Indicador	a) Nombre
Fin	1) Pasajeros transportados por sistema ferroviario interurbano 2) Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua-Los Mochis
Propósito	1) Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de clase económica social
Componente	1) Monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la Ruta Chihuahua-Los Mochis determinado anualmente.
Actividad	1) Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio. 2) Pagos efectuados respecto a los programados

- b) Las fichas de los 6 indicadores tienen la definición, en la cual se describe de manera precisa lo que se monitoreara con el indicador.

Nivel del Indicador	b) Definición
Fin	1) Este indicador mide la cantidad de pasajeros transportados a través del sistema ferroviario interurbano en un lapso de tiempo, normalizado por los kilómetros recorridos, e intenta dar seguimiento al relanzamiento de los servicios de traslado de pasajeros por modo ferroviario. 2) Mide la cantidad de pasajeros- kilómetros transportados que son subsidiados.
Propósito	Mide el uso del transporte ferroviario de pasajeros en relación con la población objetivo

- Componente Subsidio pagado en relación con los pasajeros transportados.
- Actividad
- 1) Información que determina el subsidio a cubrir de la diferencia entre los costos de operación generados por la prestación del servicio de transporte ferroviario y los ingresos derivados de la aplicación de las tarifas en relación con los informes programados
 - 2) Pagos efectuados a la empresa ferroviaria por la prestación del servicio de transporte con relación a los pagos programados
- c) En el mismo sentido las fichas tienen el método de cálculo en el cual se describe de manera puntual a las variables y la forma en la que se calculan los indicadores.

Nivel del Indicador	c) Método de Cálculo
Fin	1) El indicador se calcula sumando el número total de pasajeros transportados por el sistema ferroviario (SF) por kilómetro. 2) Pasajeros transportados en la clase económica social * Distancia promedio recorrida por pasajero.
Propósito	(Pasajeros transportados en la clase económica social / Población Objetivo)*100
Componente	(Monto subsidio total pagado / Total de pasajeros transportados)
Actividad	1) (Informes realizados para calcular monto de subsidio / informes programados)*100 2) (Pagos realizados / Pagos programados)*100

- d) Por otra parte en estas mismas se describe la Unidad de Medida en la que se calculan todos los indicadores.

Nivel del Indicador	d) Unidad de Medida
Fin	1) Millones de pasajeros-km mensual 2) Pasajero
Propósito	Porcentaje
Componente	Pesos
Actividad	1) Porcentaje 2) Porcentaje

- e) Frecuencia de medición, en la fichas se estipula la periodicidad en la que se deberá reportar el desempeño de los indicadores de cada uno de los niveles de la MIR, con respecto a las metas programadas.

Nivel del Indicador	e) Frecuencia de Medición
Fin	1) Anual 2) Anual
Propósito	Anual
Componente	Anual

Actividad 1) Trimestral
2) Trimestral

f) Todos los indicadores cuentan en su ficha con el valor de la Línea Base como se describe en la siguiente tabla.

Nivel del Indicador	f) Línea Base
Fin	1) 4.9 2) 1
Propósito	100
Componente	131.9
Actividad	1) 100 2) 100

g) Metas, El indicador del nivel de fin no tiene registradas las metas para el presente ejercicio fiscal

Nivel del Indicador	g) Metas
Fin	1) No cuenta con metas 2) 15,000,000
Propósito	91.67
Componente	183.33
Actividad	1) 100 2) 100

h) Comportamiento de todos los indicadores es Ascendente.

Nivel del Indicador	h) Comportamiento del Indicador
Fin	1) Ascendente 2) Ascendente
Propósito	Ascendente
Componente	Ascendente
Actividad	1) Ascendente 2) Ascendente

20. ¿Las metas de los indicadores de la MIR del Pp tienen las siguientes características:

- a) Cuentan con unidad de medida
- b) Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas
- c) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	4	Las metas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 1.7 y menos de 2.3 características establecidas en la pregunta.

JUSTIFICACIÓN

En la MIR vigente se tienen registrados 6 indicadores de los cuales solo 5 reportan metas y cumplen en un promedio de 2.16, respecto a los criterios de selección en la pregunta. Cabe mencionar que el indicador que no registra *metas es el Sectorial, pues el seguimiento de estos indicadores se realiza por otras instancias.*

A continuación se describe la unidad de medida de los indicadores por nivel de la MIR.

- Nivel de fin: Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua-Los Mochis.

Unidad de medida: Pasajeros

- a) Este indicador muestra inconsistencia en la unidad de medida ya que se describe como pasajeros y el indicador pretende medir la relación que guarda el número de pasajeros con los kilómetros promedio que recorren el resultado son el total de kilómetros recorridos por los pasajeros.
- b) Se encuentra orientadas al impulsar el desempeño del programa, pues no existe ambigüedades en su programación.
- c) De acuerdo a estudio de gabinete la Dependencia, programa sus metas considerando el comportamiento del indicador respecto al ejercicio inmediato anterior y los recursos económicos y humanos disponibles para la operación del programa en el ejercicio fiscal posterior.

- Nivel de Propósito: Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de clase económica social.
- Unidad de medida: Pasajeros

- a) Las metas establecidas cuentan con la característica de tener unidad de medida, la cual se encuentra establecida como pasajeros.
- b) A pesar que las metas se pueden orientar a impulsar el desempeño del programa, el cumplimiento de estas deriva en el nivel de ocupación del servicio ferroviario.
- c) Aunque la programación de las metas considera los recursos económicos y humanos disponibles, el cumplimiento del indicador obedece a la necesidad de la movilidad de los habitantes de comunidades aisladas, sin embargo se consideran de alcanzar debido a que la Dependencia realiza la programación en base al comportamiento de las variables que se utilizan para el cálculo del indicador.

- Nivel de Componente: Subsidio pagado en relación con los pasajeros transportados.

- a) La unidad de medida de este indicador es en pesos, este mide el monto del subsidio que se le otorga al concesionario en relación a los pasajeros que utilizaron el servicio ferroviario subsidiado.
- b) No se considera con esta característica.
- c) Si las metas son factibles de alcanzar, considerando la disponibilidad de los recursos económicos y humanos disponibles.

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

- a) **Oficiales o institucionales**
- b) **Con un nombre que permita identificarlos**

- c) Permiten reproducir el cálculo del indicador
- d) Públicos, accesibles a cualquier persona?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
SI	3	Los indicadores de la MIR cuentan con medios de verificación que cumplen en promedio común valor entre 3 y menos de 3.5 características.

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo al análisis de las características a los medios de verificación de los indicadores de la MIR vigente, en promedio cumplen 3.0 de las características.

- a) Los 6 indicadores de la MIR cuentan con documentos oficiales o institucionales, los cuales fungen como medios de verificación ya que son informes, reportes emitidos de por la Dependencia de manera oficial.
- b) 5 de los indicadores cumplen con tener medios de verificación identificables por medio de un nombre, los cuales hacen referencia a los Anuarios Estadísticos, Informes para el cálculo del subsidio y Pagos programados, sin embargo para el caso del indicador “Pasajeros transportados por sistema ferroviario interurbano” a nivel de fin no se especifica el nombre del informe o documento en el cual se puede verificar el cumplimiento de las metas.
- c) Solo 4 de los indicadores cumplen con esta característica, ya que los medios de verificación que reportan reflejan las variables que permite reproducir el cálculo de las metas, para el caso del Indicador “Pasajeros transportados por el sistema ferroviario interurbano” el medio de verificación no es claro en que reporte se puede verificar la información de sus metas, así mismo el indicador de “Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio” el medio de verificación no reporta el número de informes que realiza la dependencia variable necesaria para calcular el indicador.
- d) 3 de los medios de verificación de los indicadores son públicos de fácil acceso a cualquier persona, pues en la descripción cuenta con las fuentes de consulta (Link) en el que se pueden descargar los reportes con la información de las variables. Por otra parte los 3 indicadores restantes obedecen a reportes internos que se generan con los trabajos del día a día del área.

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

- a) Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible
- b) Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores
- c) Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel?

RESPUESTA	NIVEL	CRITERIOS
No	0	Información Inexistente

JUSTIFICACIÓN

La realización del análisis de la lógica horizontal de la MIR vigente, considero el conjunto Objetivo – Indicadores Medios de verificación, de los diferentes niveles.

<p>Nivel 1 Fin</p>	<p>a) Los medios de verificación del indicador “Número de pasajeros – kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua – Los Mochis” son los necesarios para calcular el indicador, sin embargo para el caso del indicador “Pasajeros transportados por el sistema ferroviario interurbano” los medios de verificación no son suficientes ni adecuados para su cálculo debido a que no cuenta con el nombre del informe o documento ni con una URL, que permita verificar las metas.</p> <p>b) Se consideran suficientes los medios de verificación, ya que integra las variables necesarias para el cálculo del indicador “Número de pasajeros – kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua – Los Mochis”, por otra parte los medios de verificación del indicador “Pasajeros transportados por el sistema ferroviario interurbano” se clasifican como insuficientes, ya que no es posible encontrar los reportes a los que hace referencia las variables.</p> <p>c) El indicador “Pasajeros transportados por el sistema ferroviario interurbano”, es el que permite medir indirectamente el objetivo a nivel de fin, sin embargo los medios de verificación no son claros ni específicos.</p>
<p>Nivel 2 Propósito</p>	<p>a) Los medios de verificación del indicador a nivel de propósito son los necesarios, pues contienen la información de las variables que permite realizar el cálculo de manera adecuada.</p> <p>b) Se consideran como suficientes, dado que contiene la información actualizada para el seguimiento y cálculo del indicador.</p> <p>c) Los indicadores no permiten medir directa o indirectamente el objetivo a este nivel, pues no existe vínculos relevantes entre el objetivo y el indicador.</p>
<p>Nivel 3 Componente</p>	<p>a) Los medios de verificación no contiene la información necesaria para calcular el indicador, se necesitan otros medios que cumpla con la función de reportar las variables del indicador.</p> <p>b) No son suficientes, pues no integran toda la información de las variables para el cálculo del indicador.</p> <p>c) El indicador permite medir el objetivo a este nivel de la MIR, pues las coincidencias del indicador con el objetivo son congruentes con lo que se busca lograr.</p>
<p>Nivel 4 Actividad</p>	<p>a) Para Ambos indicadores los medios de verificación no se consideran suficientes, ya que falta información para las variables, pagos programados e informes programados.</p> <p>b) Carecen de información respecto a las variables de programación.</p> <p>c) Es de resaltar que dichos indicadores permiten medir de manera directa el objetivo al nivel de actividad.</p>

Valoración final de la MIR.

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

De acuerdo al estudio de gabinete se detectó la necesidad de reestructurar la MIR vigente, ya que muestra inconsistencias en la lógica vertical y horizontal, así mismo la sintaxis empleada no es acorde a la recomendada por la MML.

Por otra parte y conforme al rediseño de la MIR se deberán de revisar los indicadores y valorar cuáles de ellos pudieran reutilizarse de modo que permitan medir de manera directa los objetivos en los diferentes niveles.

Otra de las deficiencias que se identificó es que en el resumen narrativo de los objetivos se hace mención de manera particular la ruta que en la que actualmente el Pp U-001 opera lo que limita, sin embargo a pesar que el Pp opera en una sola ruta no se descarta la posibilidad que nueva infraestructura o la habilitación de otra pudiera generar nuevos beneficiarios del programa lo cual deberá de incluirse en la MIR, lo recomendable es describir de manera general los objetivos de la MIR sin perder el objeto del Pp.

Con base en lo anterior se presenta a continuación una propuesta con parte de los cambios en la MIR:

NIVEL	MIR VIGENTE			MIR PROPUESTA		
	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	SUPUESTOS	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	SUPUESTOS
FIN	Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida. mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia médica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.	Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua-Los Mochis	La empresa ferroviaria otorga el beneficio de un subsidio a la población de clase económica social.	Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, mediante la entrega de subsidios a los concesionarios de servicios de transporte ferroviario de pasajeros, para la aplicación de tarifas preferenciales a habitantes de comunidades aisladas que no cuentan con otra alternativa de transporte.	Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase subsidiada.	Ser prioridad en la agenda nacional y contar asignación presupuestaria.

NIVEL	MIR VIGENTE			MIR PROPUESTA		
	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	SUPUESTOS	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	SUPUESTOS
			suelos de tripulación, y los ingresos derivados de la aplicación de la tarifa, para determinar el subsidio trimestral.			
	Realización del pago a empresas según cálculo del servicio otorgado	Pagos efectuados respecto a los programados	Se cuentan con los recursos presupuestales suficientes y autorizados, para cubrir el subsidio para la clase económica social.	Administración de los recursos del subsidio	Pagos efectuados respecto a los programados	Los concesionarios envían en tiempo y forma la documentación comprobatoria para la elaboración del informe del cálculo del subsidio.

Para mayor referencia se desglosa una propuesta de Matriz de Indicadores para Resultados en el anexo 5 de la presente evaluación.

APARTADO V ANÁLISIS DE POSIBLES COMPLEMENTARIEDADES O COINCIDENCIAS CON OTROS Pp.**24. ¿Con cuáles Pp y en qué aspectos el Pp evaluado podría tener complementariedades o coincidencias?**

Para dar respuesta a esta pregunta se consideraron las definiciones que describe CONEVAL en su glosario que a continuación se describen:

Coincidencia: Hay coincidencias entre dos o más programas cuando sus objetivos son similares; o bien cuando sus componentes son similares o iguales, pero atienden a la misma población.¹³

Complementariedad: Dos o más programas son complementarios cuando atienden a la misma población pero los apoyos son diferentes; o bien cuando sus componentes son similares o iguales, pero atienden a diferente población.¹⁴

Derivado de lo anterior y considerando que el **Pp U-001 “Programa de subsidios al transporte ferroviario de pasajeros”**, es operado por la SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, se realizó un análisis de los programas que están enfocados a transporte ferroviario de pasajeros los cuales son:

- E-022 Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria.
- G-002 Supervisión, Inspección y Verificación del Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo.
- K-040 Proyectos de Infraestructura Ferroviaria.

De conformidad al análisis de gabinete, se pudo observar que de los programas descritos anteriormente no se encontró coincidencias con el Pp U-001, sin embargo se detectó complementariedades con el programa K-040 “Proyectos de Infraestructura Ferroviaria” el cual tiene como objetivo “Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico social mediante una mayor infraestructura ferroviaria nacional”.

Ambos programas se consideran complementarios dado que los componentes que producen son entregados a concesionarios del sistema ferroviario por un lado el Pp K-040 produce infraestructura ferroviaria nueva y es entregada para su operación y mantenimiento, y por el otro el Pp U-001 entrega subsidios a fin de que presten servicios de movilidad y conexión a habitantes de comunidades aisladas que no tengan otra alternativa de transporte.

¹³ Glosario CONEVAL, 2018. Disponible en <https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/Paginas/Glosario.aspx>

¹⁴ IDEM

APARTADO VI. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PROGRAMA

1. Características del Pp.

El Pp U-001 “Programa de subsidios al transporte ferroviario de pasajeros”, es un programa de modalidad U (Otros subsidios) los cuales cuentan con la particularidad de otorgar los subsidios mediante convenios y no son sujetos a reglas de operación, de acuerdo a las categorías programáticas de la clasificación funcional y programática descritas en el Manual de Programación y Presupuesto 2018¹⁵, forma parte de la finalidad 3 Desarrollo Económico, función 5 Transporte, Subfunción 3 Transporte por Ferrocarril, Actividad Institucional 6 Ferrocarriles Eficientes y Competitivos. En este mismo sentido el Pp U-001 es operado por el Ramo 09 Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal.

Adicionalmente, el Pp U-001 en la MIR vigente tiene como propósito “Traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua – Los Mochis”, sin embargo y de conformidad a la modalidad el análisis exhaustivo que se realizó, se pudo identificar que el propósito del Pp es que los “Concesionarios del transporte ferroviario de pasajeros cuentan con subsidios para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México”, en este mismo sentido cabe hacer mención que se logró identificar el área de enfoque potencial, objetivo y atendida de la siguiente manera:

- **Área de Enfoque Potencial:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros.
- **Área de Enfoque Objetivo:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.
- **Área de Enfoque Atendida:** Concesionarios del servicio de transporte ferroviario de pasajeros que aplicaron tarifas preferenciales en su servicio, a los habitantes de comunidades aisladas.

2. Justificación de la creación y diseño del Pp.

Como se ha mencionado a lo largo de la presente evaluación el Pp U-001 carece de un documento de Diagnostico en el que se sustente con claridad su creación y diseño, asimismo no tiene un árbol de problemas en el que describan las causas estructurales e intermedias y los efectos del problema o la necesidad que pretende resolver, lo cual deriva en no contar con un árbol de objetivos en el que se plasme la situación esperada a resolver el problema con el Pp U-001.

Por otra parte se reconoce que existe información normativa que sustenta la intervención del Pp U-001, igualmente la modalidad a la que pertenece es consistente con la operación pues si bien como todo programa de modalidad U entrega los subsidios a través convenios, que en caso particular del Pp es el título de concesión el que funge como convenio.

3. Contribución a los objetivos nacionales y sectoriales.

El Pp U-001 se encuentra vinculado al objetivo 3. “Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida” del

¹⁵ Manual de Programación y Presupuesto 2018. Disponible en:

https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Presupuesto/Programacion/manual_de_programacion_y_presupuesto_2018.pdf

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013- 2018, mismo que está alineado de manera específica a la meta nacional IV. “México Prospero”, objetivo de la meta nacional 4.9 “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica” y estrategia del objetivo de la meta nacional 4.9.1 “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia” del Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018.

4. Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.

Cabe mencionar que el Pp U-001 no tiene documentación en la que se defina de manera explícita la población potencial y objetivo, sin embargo con la información existente se logró identificar y proponer la siguiente:

- **Área de Enfoque Potencial:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.
- **Área de Enfoque Objetivo:** Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.
- **Área de Enfoque Atendida:** Concesionarios del servicio de transporte ferroviario de pasajeros que aplicaron tarifas preferenciales en su servicio, a los habitantes de comunidades aisladas.

5. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

La MIR vigente reportada en el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda muestra inconsistencias de diseño en la lógica vertical y horizontal, así como en la sintaxis empleada en la redacción del resumen narrativo de los objetivos en algunos de sus niveles no es acorde a la MML.

Para el caso del nivel de fin el objetivo se compone del indicador sectorial de manera correcta así como el conector mediante, sin embargo el cómo no es la solución del problema que el Pp atiende, a nivel de propósito se identifica como población a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no tienen alternativas de transporte adicionales al ferroviario lo cual no es consistente con los componentes que entrega el Pp, cabe hacer mención que el programa entrega subsidios a los concesionarios para que estos otorguen servicios de movilidad aplicando tarifas económicas a los actores antes mencionados los cuales fungen como destinatarios y no como población potencial u objetivo, adicionalmente la sintaxis no concuerda con la recomendada por la MML (Población – verbo en presente – resultado logrado), en este sentido el objetivo del componente carece de lo mismo y no guarda relación alguna la sintaxis utilizada con la recomendada (Productos terminados o servicios proporcionados).

Respecto a lo anterior, se identificaron áreas de mejora lo cual derivó en recomendaciones en el rediseño de la MIR y la reestructuración de los indicadores. El detalle de las recomendaciones se encuentra disponible en el anexo 5 de esta evaluación.

6. Complementariedades y coincidencias con otros Pp.

En concordancia con el análisis de gabinete realizado para la ejecución de la presente evaluación no se encontró programas que tuvieran coincidencias al Pp U-001, por otro lado si se encontró complementariedades con el programa K-040 “Proyectos de Infraestructura Ferroviaria” el cual tiene como objetivo “Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos

competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico social mediante una mayor infraestructura ferroviaria nacional”.

Ambos programas se consideran complementarios dado que los componentes que producen son entregados a concesionarios del sistema ferroviario por un lado el Pp K-040 produce infraestructura ferroviaria nueva y es entregada para su operación y mantenimiento, y por el otro el Pp U-001 entrega subsidios a fin de que presten servicios de movilidad y conexión a habitantes de comunidades aisladas que no tengan otra alternativa de transporte.

7. Conclusiones.

En conclusión el Pp U-001 “Programa de subsidios al transporte ferroviario”, el cual pertenece a el ramo 9 Comunicaciones y Transportes, cuyo objetivo se identificó como “Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, mediante subsidios a los concesionarios del transporte ferroviario que prestan servicios de movilidad y conexión a los habitantes de comunidades aisladas en México”.

En el caso del diseño, el Pp U-001 no cuenta un documento de Diagnostico en el que se describa de manera precisa las causas y los efectos de la problemática o la necesidad que se pretende resolver con el programa, así mismo no tiene identificada la población potencial y objetivo que atiende. Por otra parte es importante mencionar que el Pp U-001 entrega sus componentes a los concesionarios de la infraestructura ferroviaria que presta servicios de movilidad y conexión, sin embargo es de resaltar que los destinatarios beneficiados del Pp U-001 son aquellos habitantes de comunidades aisladas que no tienen otra alternativa de transporte, los cuales son beneficiados a través de tarifas subsidiadas en los servicios de transporte ferroviario de pasajeros.

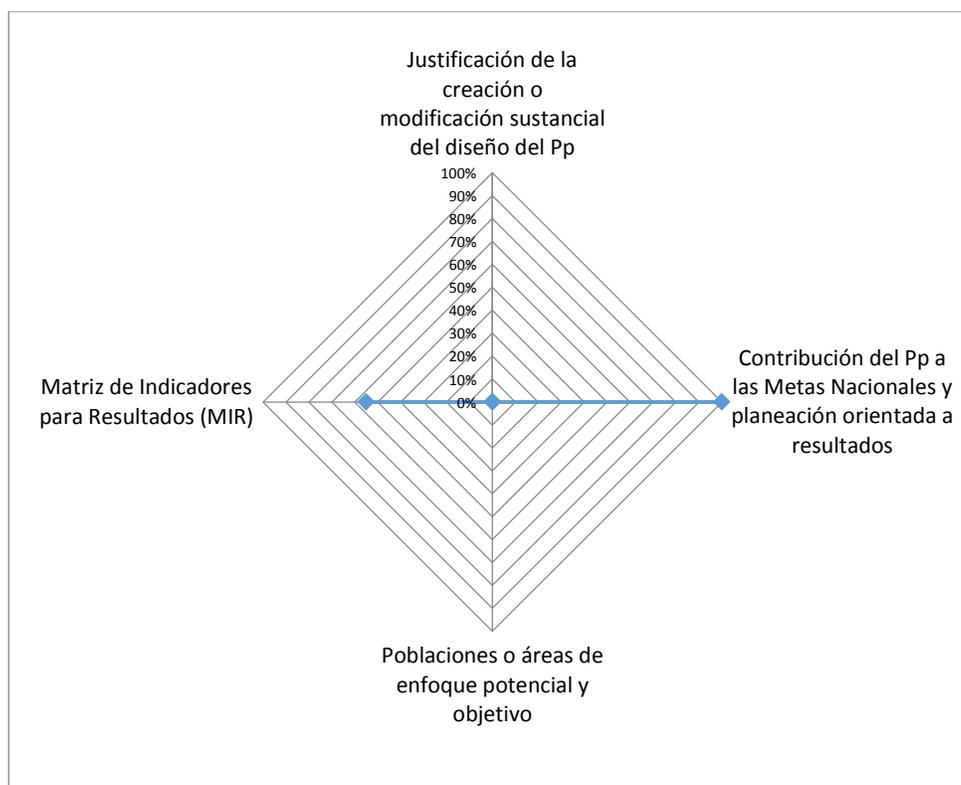
En este sentido las recomendaciones son consistentes en la elaboración del documento de Diagnostico tomando en cuenta los “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación que se propongan incluir en el proyecto de Presupuesto de la Federación” y el rediseño de la MIR de conformidad a lo establecido en la MML.

Por último, siguiendo lo establecido en los Términos de Referencia para la presente evaluación se presenta la valoración cuantitativa de cada uno de los apartados, considerando los niveles asignados en cada una de las 18 preguntas cuya respuesta debe ser binaria y por niveles.

Nombre del Programa	U-001 Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario de Pasajeros
Modalidad	U – Otros Subsidios
Dependencia	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Unidad Responsable	311 – Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal
Tipo de Evaluación	Evaluación en Materia de Diseño
Año de la Evaluación	2018

Sección	Puntaje a obtener	Puntaje obtenido	% de cumplimiento
---------	-------------------	------------------	-------------------

Justificación de la creación o modificación sustancial del diseño del Pp	12	0	0%
Contribución del Pp a las Metas Nacionales y planeación orientada a resultados	4	4	100%
Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo	16	0	0%
Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	40	22	55%
TOTAL	72	26	36.11%



Como se puede observar en tabla anterior el programa alcanzó una valoración cuantitativa global en su diseño de 36.11, esto se debe a la carencia y formalización del documento institucional de Diagnostico, sin en cambio detentaron elementos suficientes en los rubros de Justificación de la creación y las poblaciones potencial y objetivo del programa para realizar dicho documento, así mismo se identificó oportunidades de mejora en la lógica horizontal y vertical de la MIR vigente.

VII. CONCLUSIONES Y VALORACIÓN DE LA PERTINENCIA DEL DISEÑO DEL Pp RESPECTO A LA ATENCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

Derivado de la evaluación realizada al Pp U001 se pudo identificar las características de Diseño con que cuenta actualmente, y con base en estas, realizar conclusiones y una detección de áreas de mejora que permitan fortalecer las características del programa en función de la necesidad y área de enfoque que pretende atender, permitiendo con ello dar cumplimiento con los objetivos que se ha planteado, en este sentido se presenta a continuación las conclusiones que derivado del trabajo de gabinete y lo planteado en el presente documento permiten realizar una valoración de la pertinencia de los elementos de diseño con que cuenta actualmente el Pp:

- La creación del programa cuenta como fundamento lo establecido en el artículo 43 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; sin embargo, de acuerdo a la MML la creación del programa debe justificar la intervención gubernamental para la resolución de una problemática o necesidad, por lo que la pertinencia de la creación de Pp U001 debe basarse en la comprobación de la existencia de la problemática o necesidad y en función de ello la identificación de las causas y efectos que se tendrían para la atención de la misma, siendo esta poco pertinente a causa de la falta de documentación de aquellos antecedentes y causas que originaron el problema o necesidad.

De manera particular el equipo evaluador presenta a manera de propuesta la siguiente necesidad del Pp U001: **“Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros, requieren incentivos para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México”**

- El Pp U001 carece de un documento diagnóstico que defina las características de la población o área de enfoque, por lo que derivado del análisis de gabinete se pudo identificar que actualmente se toma de manera indirecta como población a la concesión Ojinaga -Topolobampo, a cargo de la empresa Ferrocarril Pacífico – Norte, S.A. de C.V. (Ferromex); por lo que se excluye a todas aquellas comunidades aisladas que puedan verse beneficiadas por el paso de un ferrocarril distinto al de esta concesión.
- No se cuenta con una documentación teórica-empírica que justifique la intervención del Pp U-001 para la resolución de la problemática, sin embargo el equipo evaluador ha identificado algunos argumentos teóricos y empíricos que apoyan al mecanismo causal del Pp, sin embargo esto debe ser documentado de manera institucional y formalizado por medio de un documento diagnóstico.
- Se considera pertinente la modalidad del Pp U-001, toda vez que el programa otorga un beneficio a la sociedad a través del otorgamiento de un subsidio para la prestación del servicio por un particular, siendo este el responsable de la recepción del componente para traducirlo en traslados que incentiven la movilidad y el desarrollo económico y social de comunidades aisladas.
- El Pp U001 contribuye a la consecución de las metas y objetivos nacionales por medio de su intervención, ya que cuenta con alineación con el PND, PSI; así mismo contribuye a la formación de una sociedad sostenible por medio del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.
- La población o área de enfoque del Pp U001 no se encuentra definida, documentada o formalizada en algún documento institucional, por lo que a pesar de tener claro el componente que genera, es indispensable para la correcta implementación y logro de objetivos del Pp contar con una definición de ésta, toda vez que permite identificar al receptor del componente y con ello darse cuenta de la adecuada intervención del Pp.

De igual forma, con apoyo de la información recopilada y analizada se presenta a continuación una propuesta de área de enfoque del Pp U001

Área de Enfoque Potencial: Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros.

Área de Enfoque Objetivo: Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.

- Derivado de la falta de definición de población o área de enfoque no se puede asegurar que la información existente referente a la transparencia y rendición de cuentas sea pertinente para conocer quien o quienes reciben los componentes del programa; así mismo toda vez que el componente que genera es el monto del subsidio, no se detectó la existencia de alguna metodología generalizada que permita realizar el cálculo para cualquier concesionario que pudiera hacerse acreedor del subsidio.
- La operación del Pp se basa en el título de concesión Ojinaga -Topolobampo, de acuerdo a su anexo 9, así como de unas reglas de operación realizadas en 2015, por lo que no existe un documento que enuncie de manera clara cuál y cómo será la intervención de los diferentes actores, el papel de la secretaría, los criterios para el otorgamiento del subsidio y demás lineamientos que establezcan de manera clara la intervención del Pp y garanticen su adecuada operación y cumplimiento de objetivos.
- La MIR se encuentra formulada en función de la atención a la concesión antes mencionada, sin embargo debe reflejar los logros que se pretenden alcanzar para el Pp U001, por lo que se requiere una redefinición de la misma que considere objetivos acorde a las características del Pp.
- Las actividades definidas en la MIR del Pp U001, no muestran la consecución de acciones que dan como resultado la generación del componente, derivado de que el objetivo a nivel componente “Determinación del monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la ruta Chihuahua-Los Mochis” no cuenta con una sintaxis que refiera a la producción de un bien o servicio, por lo que las actividades no se muestran dirigidas a la producción del mismo.
- La lógica vertical de la Mir cuenta con áreas de mejora en función de la definición de la población o área de enfoque a la que van dirigidos sus componentes, en este sentido se puede mejorar la relevancia de los indicadores en función del nivel de objetivo al que obedecen, siempre y cuando como parte de la redefinición de la MIR se sigan considerando adecuados al fin, propósito, componente o actividad al que corresponden.
- Los indicadores de la MIR van dirigidos al subsidio otorgado para un solo título de concesión, lo cual no abre la posibilidad de ser aplicable en caso de una actualización del área de enfoque o beneficiarios, por lo que es recomendable su redefinición en función de los objetivos que pretenda alcanzar el Pp U001; así mismo se detectó que el principal insumo para la obtención de información que permita realizar el cálculo de los indicadores actualmente es un reporte realizado por la DGDFM, especificando la clase de costos en que incurre el concesionario, por lo su metodología se basa exclusivamente en lo establecido en el anexo 9 del título de concesión, lo cual impacta directamente en la pertinencia de los indicadores, toda vez que la información para elaboración del informe es proporcionada por el concesionario.
- El Pp U001 cuenta con complementariedad directa con el Pp K040 “Proyectos de Infraestructura Ferroviaria”, ya que en función del desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros y nuevas rutas que se generen como consecuencia del mismo se puede otorgar subsidio para transportar a personas de comunidades aislada; así mismo el Pp E-022 “Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y G002 “Supervisión, Inspección y Verificación del Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo” tienen complementariedad siempre que se mantenga en óptimas condiciones el transporte

ferroviario para su operación; para que, gracias a ello se siga beneficiando a la población por medio del otorgamiento del subsidio.

- Las características de Diseño del Pp U001 de acuerdo a la valoración cuantitativa realizada de las mismas, muestran que dichas características cumplen en un 33.11% con los elementos que debe contar el Pp de acuerdo a lo establecido por la MML, así como la normatividad y documentos que apoyan a su implementación.

BIBLIOGRAFÍA

Anuario Estadístico Ferroviario 2017. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/344646/ARTF_Anuario_Estadistico_Ferroviano_2017.vf.pdf

Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación que se propongan incluir en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/59237/Lineamientos_programas_nuevos.pdf

Cardozo Brum, Myriam Irma (2005) Neoliberalismo y eficiencia de los programas sociales en México; Universidad Autónoma Metropolitana. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/polcul/n24/n24a08.pdf>

Comisión Nacional Para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas. Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos indígenas de México 2015. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/239923/04-estimaciones-nacionales-por-entidad-federativa.pdf>

Consejo Nacional de Población (2017) La condición de ubicación geográfica de las localidades menores a 2 500 habitantes en México. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/190110/Cap3_web.pdf

Herramienta de planeación basada en la estructuración sistemática para la solución de problemas, de acuerdo a la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores de Resultados. Disponible en: <http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf>

Huerta Moreno, María Guadalupe (2005). El neoliberalismo y la conformación del Estado subsidiario; Universidad Autónoma Metropolitana. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422005000200006

José de Jesús González Rodríguez (2018); El transporte ferroviario en México. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública; Cámara de Diputados. Disponible en: [file:///C:/Users/cony_/Downloads/CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/cony_/Downloads/CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618%20(1).pdf)

Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal. Disponible en: https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/eval_mon/361.pdf

Salvador Medina Ramírez (2013); El transporte ferroviario en México. Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 4, Julio y Agosto de 2013. Disponible en: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/157/2/el_transporte.pdf

ANEXO 1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA

RUBRO	VARIABLE	DATO
DATOS GENERALES	Nombre del Pp	“Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario de pasajeros”
	Año de Inicio de Operaciones	2009
	Modalidad y Clave Presupuestal	U-001
	Función	5 – Transporte.
	Subfunción	3 – Transporte por Ferrocarril
	Finalidad	3 – Desarrollo Económico.
	Ramo	09 – Comunicaciones y Transportes
	Dependencia o Entidad Coordinadora	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
	Unidad Responsable	311 - Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal
	Responsable Titular del Pp	Ing. Guillermo Nevárez Elizondo
Correo electrónico de contacto	guillermo.nevarez@sct.gob.mx	
PROBLEMA O NECESIDAD	Problema o necesidad que el Pp pretende atender, atenuar o resolver	Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros, requieren de incentivos para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México.
CONTRIBUCIÓN A LAS METAS NACIONALES	Alineación a Meta Nacional del PND	4. México Próspero.
	Alineación al Objetivo del PND	4.9. “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”.
	Alineación a la Estrategia del PND	4.9.1 “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia”.
	Alineación al Programa derivado del PND	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.
OBJETIVOS	Objetivo General de Pp	Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.

RUBRO	VARIABLE		DATO
	Normativa Principal		Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.
	Objetivo del Programa Sectorial, Especial o Institucional		Objetivo Sectorial 3. "Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida".
	Propósito del Pp		Traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.
POBLACIÓN O ÁREAS DE ENFOQUE	POTENCIAL	Definición	Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros.
	OBJETIVO	Definición	Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.
	ATENDIDA	Definición	Concesionarios del servicio de transporte ferroviario de pasajeros que aplicaron tarifas preferenciales en su servicio, a los habitantes de comunidades aisladas.
PRESUPUESTO APROBADO	Presupuesto Original		\$ 10,340,000.00
	Presupuesto Modificado		\$ 10,340,000.00
	Presupuesto Ejercido		\$ 3,932,813.00
METAS DE LOS INDICADORES	FIN	Definición	Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua-Los Mochis
		Unidad de Medida	Pasajero
		Meta	17,100,000
		Definición	Pasajeros transportados por sistema ferroviario interurbano Indicador Seleccionado
		Unidad de Medida	Millones de pasajeros-km mensual
		Meta	5
	PROPÓSITO	Definición	Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de clase económica social.
		Unidad de Medida	Porcentaje.
		Meta	100
	COMPONENTE	Definición	Monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la Ruta Chihuahua-Los Mochis determinado anualmente.

RUBRO	VARIABLE		DATO	
		Unidad de Medida	Pesos	
		Meta	161	
	ACTIVIDAD	Definición	Pagos efectuados respecto a los programados.	
		Unidad de Medida	Porcentaje.	
		Meta	100.00	
		Definición	Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio	
		Unidad de Medida	Porcentaje.	
		Meta	100.00	

ANEXO 2 METODOLOGÍA PARA LA CUANTIFICACIÓN DE LAS POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO

Aspecto	Observación
Propósito del Pp U-001 contenido en la MIR propuesta	Concesionarios de transporte ferroviario de pasajeros cuentan con subsidios para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México.
Área de enfoque Potencial	Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros.
Unidad de medida	Concesionarios
Cuantificación del Área de enfoque potencial	Sumatoria de Concesionarios del servicio ferroviario de pasajeros que brindan servicios de movilidad y conexión.
Área de enfoque objetivo	Concesionarios del servicio ferroviario de transporte de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas.
Cuantificación del área de enfoque objetivo**	Sumatoria de Concesionarios de transporte ferroviario de pasajeros que atraviesan entre su ruta por comunidades aisladas y brindan servicios de movilidad y conexión, a los habitantes que no tienen otra alternativa de transporte, asentado en el título de concesión respectivo.
Fuente de información	Título de concesión
Plazo de actualización	Anual

ANEXO 3 INDICADORES

Nombre del Programa	U-001 Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario de Pasajeros
Modalidad	U – Otros Subsidios
Dependencia	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Unidad Responsable	311 – Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal
Tipo de Evaluación	Evaluación en Materia de Diseño
Año de la Evaluación	2018

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Metodo de Cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Definición	Unidad de Medida	Frecuencia de Medición	Línea Base	Metas	Comportamiento del Indicador
Fin	Pasajeros transportados por sistema ferroviario interurbano.	El indicador se calcula sumando el número total de pasajeros transportados por el sistema ferroviario (SF) por kilómetro.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI
	Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua-Los Mochis	Pasajeros transportados en la clase económica social * Distancia promedio recorrida por pasajero.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Propósito	Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de clase económica social	(Pasajeros transportados en la clase económica social / Población Objetivo)*100	NO	NO	NO	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Componente	Monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la Ruta Chihuahua-Los Mochis determinado anualmente.	(Monto subsidio total pagado / Total de pasajeros transportados)	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Actividad	Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio	(Informes realizados para calcular monto de subsidio / informes programados)*100	SI	NO	NO	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
	Pagos efectuados respecto a los programados	(Pagos realizados / Pagos programados)*100	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

ANEXO 4 METAS DEL PROGRAMA

Nombre del Programa	U-001 Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario de Pasajeros
Modalidad	U – Otros Subsidios
Dependencia	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Unidad Responsable	311 – Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal
Tipo de Evaluación	Evaluación en Materia de Diseño
Año de la Evaluación	2018

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Meta	Unidad de Medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
Fin	Pasajeros transportados por sistema ferroviario interurbano.	S/M	Sin Información	El indicador no cuenta con metas establecidas para el presente ejercicio fiscal.	No	No tienen metas registradas intermedias que permitan monitorear el desempeño del programa.	No	Es un indicador sectorial que mide los pasajeros transportados por el sistema ferroviario normalizado por lo kilómetros recorridos, los cuales pueden reflejar la eficiencia, ahorros y ventajas del ferrocarril en comparación con otros modos de transporte terrestre.	N/A

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Meta	Unidad de Medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
	Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua-Los Mochis	15,000,000	Pasajero	La unidad de medida no es la adecuada ya que no corresponde a la fórmula de cálculo definida.	No	El indicador no cuenta con metas sexenales o intermedias que permita medir el avance o desempeño del programa.	Si	Se considera factible la meta, ya que se establece en base a los recursos económicos y humanos disponibles.	Proponer metas intermedias o sexenales que permitan medir el desempeño del programa.
Propósito	Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de clase económica social	92	Porcentaje	Se considera adecuada la metodología utilizada en el cálculo de la meta, mide la ocupación del servicio con tarifas subsidiada.	Si	Las metas planeadas impulsan el desempeño, mide el porcentaje en que se ocupa el servicio referente a la población estimada.	Si	Las metas del indicador se planten acorde a la disponibilidad de los recursos económicos y humanos disponibles para la operación del programa, sin embargo el cumplimiento de la meta depende de las necesidades de movilidad de los habitantes de la región.	No

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Meta	Unidad de Medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
Componente	Monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la Ruta Chihuahua-Los Mochis determinado anualmente.	183	Pesos	Es adecuada la unidad de medida y la metodología empleada en el método de cálculo.	No	La meta planteada no impulsa el desempeño del indicador, ya que incide otros factores en el cumplimiento de la misma.	No	No se considera factible ya que para el logro del indicador depende de factores externos no controlables por la dependencia como son el número de pasajeros, el monto del subsidio otorgado acorde a los gastos de operación que se generan para prestar el servicio subsidiado.	No
Actividad	Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio	100	Porcentaje	La unidad de medida es adecuada, sin embargo el indicador no permite conocer el cumplimiento de las actividades que realiza la UR.	No	La meta del indicador no impulsa al desempeño del programa, ya que se trata de gestiones que se realizan de manera constante y se cumplen sin importar la operación del programa.	Si	Los informes se realizan en la periodicidad y acorde a lo estipulado en los documentos normativos del programa.	No

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Meta	Unidad de Medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
	Pagos efectuados respecto a los programados	100	Porcentaje	Se considera adecuada la unidad de medida del indicador, toda vez mide el cumplimiento de la Institución, referente a la entrega del pago al concesionario para continuar prestando el servicio.	Si	El cumplimiento de las metas de este indicador permite al concesionario continuar prestando el servicio de la clase económica social.	Si	Las metas son factibles de alcanzar debido a que son planteadas conforme a los recursos económicos y humanos disponibles para la operación del programa.	No

ANEXO 5 PROPUESTA DE MEJORA DE MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS

MIR VIGENTE 2018

Detalle de la Matriz								
Ramo:		9 - Comunicaciones y Transportes						
Unidad Responsable:		311 - Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal						
Clave y Modalidad del Pp:		U - Otros Subsidios						
Denominación del Pp:		U-001 - Programa de subsidios al transporte ferroviario de pasajeros						
Clasificación Funcional:								
Finalidad:		3 - Desarrollo Económico						
Función:		5 – Transporte						
Subfunción:		3 - Transporte por Ferrocarril						
Actividad Institucional:		6 - Ferrocarriles eficientes y competitivos						
Fin								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte mas que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.			1			Indígenas y personas de escasos recursos, de la clase económica social que requieren utilizar el servicio ferroviario.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación



<p>Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase económica social de la ruta Chihuahua-Los Mochis</p>	<p>Mide la cantidad de pasajeros-kilómetro transportados que son subsidiados</p>	<p>(Pasajeros transportados en la clase económica social * Distancia promedio recorrida por pasajero)</p>	<p>Absoluto</p>	<p>Pasajero</p>	<p>Estratégico</p>	<p>2</p>	<p>Anual</p>	<p>Distancia media promedio por pasajero: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/; Pasajeros transportados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/</p>
---	--	---	-----------------	-----------------	--------------------	----------	--------------	---

Pasajeros transportados por sistema ferroviario interurbano	Este indicador mide la cantidad de pasajeros transportados a través del sistema ferroviario interurbano en un lapso de tiempo, normalizado por los kilómetros recorridos, e intenta dar seguimiento al relanzamiento de los servicios de traslado de pasajeros por modo ferroviario. Los trenes son más eficientes en el traslado de pasajeros en distancias medias que el transporte motorizado por carretera, pues atienden un mayor número de usuarios por unidad ¿mayor	El indicador se calcula sumando el número total de pasajeros transportados por el sistema ferroviario (SF) por kilómetro. La Dirección General de Autotransporte Federal y la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal estiman los pasajeros kilómetro transportados por los modos de su competencia. (Millones de pasajeros transportados por SF)/(Número de kilómetros recorridos) Unidad de medida: Millones de pasajeros kilómetro	Absoluto	Millones de pasajeros-km mensual	Estratégico	Eficacia	Anual	.:Subsecretaría de Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Autotransporte Federal y Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal.
---	---	--	----------	----------------------------------	-------------	----------	-------	---



<p>eficiencia energética y reducen los tiempos de traslado, al no estar sujetos a los distintos obstáculos al movimiento presentes en carreteras y calles. Estos ahorros en horas hombre y recursos energéticos pueden significar incrementos sustanciales en términos de producción y crecimiento económico, además de aumentos en la calidad de vida de la población. Otra ventaja de los trenes de pasajeros es que s pueden usar electricidad de fuentes más</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--



<p>eficientes y limpias lo que favorece la reducción de emisiones causantes del cambio climático. Finalmente, representan un medio muy seguro y cómodo de traslado, por lo que un mayor uso del mismo tiene el potencial de estar asociado a una disminución en la tasa de accidentes en el transporte</p>							
Propósito							
Objetivo	Orden			Supuestos			
<p>Traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis.</p>	<p>2</p>			<p>La empresa ferroviaria otorga el beneficio de un subsidio a la población de clase económica social.</p>			

Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de clase económica social	Mide el uso del transporte ferroviario de pasajeros en relación con la población objetivo	(pasajeros transportados en la clase económica social / Población Objetivo)*100	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficiencia	Anual	Pasajeros Transportados: Informe que sustenta y evidencie la empresa Ferromex sobre la operación del servicio a la clase económico-social.
Componente								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Determinación del monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la ruta Chihuahua-Los Mochis.			3			La estabilidad de los costos de operación y los ingresos obtenidos de las tarifas aplicadas se determinará el cálculo del subsidio trimestral.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la Ruta Chihuahua-Los Mochis determinado anualmente.	Subsidio pagado en relación con los pasajeros transportados.	(Monto subsidio total pagado / Total de pasajeros transportados)	Absoluto	Pesos	Gestión	Eficacia	Anual	Total de pasajeros transportados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/ ; Monto total de subsidio pagado: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General

								Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/
Actividad								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Evaluación de los costos de la empresa ferroviaria			1			Realizar el análisis para determinar la diferencia entre los costos generados para prestar el servicio, como el mantenimiento de locomotoras, coches, de vía férrea, considerando el precio de combustible, lubricantes y sueldos de tripulación, y los ingreso derivados de la aplicación de la tarifa, para determinar el subsidio trimestral.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio	Información que determina el subsidio a cubrir de la diferencia entre los costos de operación generados por la prestación del servicio de transporte ferroviario y los	(Informes realizados para calcular monto de subsidio / informes programados)*100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Informes realizados para calcular monto de subsidio: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/ ; Informes programados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la

	ingresos derivados de la aplicación de las tarifas en relación con los informes programados							Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/
Objetivo			Orden			Supuestos		
Realización del pago a empresas según cálculo del servicio otorgado			2			Se cuentan con los recursos presupuestales suficientes y autorizados, para cubrir el subsidio para la clase económica social.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Pagos efectuados respecto a los programados	Pagos efectuados a la empresa ferroviaria por la prestación del servicio de transporte con relación a los pagos programados	(pagos realizados / pagos programados)*100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Pagos programados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/ ; Pagos realizados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/

MIR PROPUESTA

Detalle de la Matriz								
Ramo:		9 - Comunicaciones y Transportes						
Unidad Responsable:		311 - Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal						
Clave y Modalidad del Pp:		U - Otros Subsidios						
Denominación del Pp:		U-001 - Programa de subsidios al transporte ferroviario de pasajeros						
Clasificación Funcional:								
Finalidad:		3 - Desarrollo Económico						
Función:		5 – Transporte						
Subfunción:		3 - Transporte por Ferrocarril						
Actividad Institucional:		6 - Ferrocarriles eficientes y competitivos						
Fin								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Contribuir a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, mediante traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis. la entrega de subsidios a los concesionarios de servicios de transporte ferroviario de pasajeros, para la aplicación de tarifas a habitantes de comunidades aisladas que no cuentan con otra alternativa de transporte.			1			Indígenas y personas de escasos recursos, de la clase económica social que requieren utilizar el servicio ferroviario. Ser prioridad para la agenda nacional y contar asignación presupuestaria.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación

Pasajeros transportados por sistema ferroviario interurbano	Este indicador mide la cantidad de pasajeros transportados a través del sistema ferroviario interurbano en un lapso de tiempo, normalizado por los kilómetros recorridos, e intenta dar seguimiento al relanzamiento de los servicios de traslado de pasajeros por modo ferroviario. Los trenes son más eficientes en el traslado de pasajeros en distancias medias que el transporte motorizado por carretera, pues atienden un mayor número de usuarios por unidad ¿mayor	El indicador se calcula sumando el número total de pasajeros transportados por el sistema ferroviario (SF) por kilómetro. La Dirección General de Autotransporte Federal y la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal estiman los pasajeros kilómetro transportados por los modos de su competencia. (Millones de pasajeros transportados por SF)/(Número de kilómetros recorridos) Unidad de medida: Millones de pasajeros kilómetro	Absoluto	Millones de pasajeros-km mensual	Estratégico	Eficacia	Anual	.:Subsecretaría de Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Autotransporte Federal y Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal.
---	---	--	----------	----------------------------------	-------------	----------	-------	---



<p>eficiencia energética y reducen los tiempos de traslado, al no estar sujetos a los distintos obstáculos al movimiento presentes en carreteras y calles. Estos ahorros en horas hombre y recursos energéticos pueden significar incrementos sustanciales en términos de producción y crecimiento económico, además de aumentos en la calidad de vida de la población. Otra ventaja de los trenes de pasajeros es que s pueden usar electricidad de fuentes más</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--



<p>eficientes y limpias lo que favorece la reducción de emisiones causantes del cambio climático. Finalmente, representan un medio muy seguro y cómodo de traslado, por lo que un mayor uso del mismo tiene el potencial de estar asociado a una disminución en la tasa de accidentes en el transporte</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--



Número de Pasajeros-Kilómetro transportados en la clase subsidiada.	Mide la cantidad de pasajeros-kilómetro transportados que son subsidiados	(Pasajeros transportados en la clase económica social * Distancia promedio recorrida por pasajero)	Absoluto	Pasajero	Estratégico	2	Anual	Distancia media promedio por pasajero: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/ ; Pasajeros transportados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/
Propósito								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Traslados a los centros generadores de empleo, actividades comerciales y de asistencia medica principalmente a indígenas y personas de escasos recursos de comunidades aisladas que no cuentan con otro modo alternativo de transporte más que el ferroviario en la ruta Chihuahua -Los Mochis. Concesionarios del Transporte Ferroviario de pasajeros cuentan con subsidios para la movilidad y conexión de habitantes de comunidades aisladas en México.			2			La empresa ferroviaria otorga el beneficio de un subsidio a la población de clase económica social. Habitantes de comunidades aisladas cercanas al transporte ferroviario de pasajeros tienen la necesidad de movilidad y conexión, para sus actividades económicas, de salud y educación.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación



<p>Porcentaje de cobertura de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de clase económica social</p> <p>Porcentaje de ocupación de la clase subsidiada, respecto a la demanda atendida de la ruta.</p>	<p>Mide el uso del transporte ferroviario de pasajeros en relación con la población objetivo</p> <p>Mide el porcentaje de ocupación de la clase económica social con respecto al total de pasajeros transportados en la ruta subsidiada.</p>	<p>(pasajeros transportados en la clase económica social / Población Objetivo Total de pasajeros transportados en la ruta subsidiada)*100</p>	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficiencia	Semestral	<p>Pasajeros Transportados: Informe que sustenta y evidencie la empresa Ferromex sobre la operación del servicio a la clase económico-social.</p>
Componente								
Objetivo			Orden			Supuestos		
<p>Determinación del monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la ruta Chihuahua-Los Mochis. Subsidios a los concesionarios del transporte ferroviario de pasajeros que aplican tarifas preferenciales en sus servicios de movilidad a comunidades aisladas, entregados.</p>			3			<p>La estabilidad de los costos de operación y los ingresos obtenidos de las tarifas aplicadas se determinará el cálculo del subsidio trimestral. Concesionarios de transporte ferroviario de pasajeros prestan servicios de movilidad, en toda la ruta.</p>		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación



<p>Monto del subsidio por pasajero para la prestación del servicio de la Ruta Chihuahua-Los Mochis determinado anualmente.</p> <p>Total del monto del subsidio otorgado.</p>	<p>Mide el monto del subsidio otorgado al concesionario respecto al programado.</p>		<p>Absoluto</p>	<p>Pesos</p>	<p>Gestión</p>	<p>Eficacia</p>	<p>Anual</p>	<p>Total de pasajeros transportados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/; Monto total de subsidio pagado: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/</p>
<p>Actividad</p>								
<p>Objetivo</p>			<p>Orden</p>			<p>Supuestos</p>		
<p>Evaluación de los costos de la empresa ferroviaria</p>			<p>1</p>			<p>Realizar el análisis para determinar la diferencia entre los costos generados para prestar el servicio, como el mantenimiento de locomotoras, coches, de vía férrea, considerando el precio de combustible, lubricantes y sueldos de tripulación, y los ingreso derivados de la aplicación de la tarifa, para determinar el subsidio trimestral.</p>		
<p>Indicador</p>	<p>Definición</p>	<p>Método de Calculo</p>	<p>Tipo de Valor de la Meta</p>	<p>Unidad de Medida</p>	<p>Tipo de Indicador</p>	<p>Dimensión del Indicador</p>	<p>Frecuencia de Medición</p>	<p>Medios de Verificación</p>



Porcentaje de informes realizados de determinación del subsidio	Información que determina el subsidio a cubrir de la diferencia entre los costos de operación generados por la prestación del servicio de transporte ferroviario y los ingresos derivados de la aplicación de las tarifas en relación con los informes programados	(Informes realizados para calcular monto de subsidio / informes programados)*100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Informes realizados para calcular monto de subsidio: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/ ; Informes programados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/
Objetivo			Orden			Supuestos		
Realización del pago a empresas según cálculo del servicio otorgado Administración de los recursos del subsidio.			2			Se cuentan con los recursos presupuestales suficientes y autorizados, para cubrir el subsidio para la clase económica social. Los concesionarios envían en tiempo y forma la documentación comprobatoria para la elaboración del informe del cálculo del subsidio.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación



Pagos efectuados respecto a los programados	Pagos efectuados a la empresa ferroviaria por la prestación del servicio de transporte con relación a los pagos programados	$(\text{pagos realizados} / \text{pagos programados}) * 100$	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	<p>Pagos programados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/;</p> <p>Pagos realizados: Anuarios Estadísticos publicados en la Página web de la Dirección General Transporte Ferroviario y Multimodal: http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/</p>
---	---	--	----------	------------	---------	----------	------------	---

ANEXO 6 COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS ENTRE PROGRAMAS PRESUPUESTARIOS

Nombre del Programa	U-001 Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario de Pasajeros
Modalidad	U – Otros Subsidios
Dependencia	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Unidad Responsable	311 – Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal
Tipo de Evaluación	Evaluación en Materia de Diseño
Año de la Evaluación	2018

Nombre del Pp coincidente o complementario	K-040 Proyectos de Infraestructura Ferroviaria
Modalidad y Clave	k-040 Proyectos de Inversión
Ramo	09 Comunicaciones y Transportes
Propósito	Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social mediante una mayor infraestructura ferroviaria nacional.
Población o área de enfoque objetivo	Concesionarios o Asignatarios de los proyectos ferroviarios registrados en la Cartera de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en ejecución y con asignación de recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación.
Tipos de componentes que entrega a sus destinatarios	Proyectos de infraestructura ferroviaria entregados
Cobertura Geográfica	Nacional
Fuentes de Información	Transparencia presupuestaria, disponible en: http://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/programas
¿Es coincidente?	No
¿Se complementa?	Si
Argumentación	Ambos programas se consideran complementarios dado que los componentes que producen son entregados a concesionarios del sistema ferroviario por un lado el Pp K-040 produce infraestructura ferroviaria nueva, la cual es entregada para su operación y mantenimiento, y por el otro el Pp U-001 entrega subsidios a fin de que presten servicios de movilidad y conexión a habitantes de comunidades aisladas que no tengan otra alternativa de transporte.
Recomendación	La recomendación va encaminada a continuar y fortalecer la coordinación entre ambos programas debido a la importancia en la economía regional y nacional que estos programas detonan con su operación.

ANEXO 7 PRINCIPALES FORTALEZAS, RETOS Y RECOMENDACIONES

TEMA DE LA EVALUACIÓN:	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD Y AMENAZA	REFERENCIA	RECOMENDACIÓN CONCRETA
FORTALEZA Y OPORTUNIDAD			
JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN O SUSTANCIAL DEL DISEÑO DEL Pp U-001.	El Pp U001 cuenta con justificación normativa para su intervención por medio de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, así como hallazgos teóricos y empíricos que lo fortalezcan.	3	Realizar el planteamiento teórico empírico que sustente la intervención del Pp U-001 para la atención de un problema público retomando los indicios teóricos y normativos encontrados y fortaleciendo el sustento teórico, así como la experiencia nacional e internacional en la materia.
	El Pp U001 cuenta con la modalidad adecuada para el tipo de intervención y componentes que produce.	4	Elaborar un documento diagnóstico que defina los elementos de diseño del Pp en función de la identificación de la problemática planteada en el mismo documento, con la finalidad de fortalecer la consistencia entre los elementos de diseño y el tipo de intervención gubernamental realizada por medio del PpU001.
CONTRIBUCIÓN DEL Pp A LAS METAS NACIONALES Y PLANEACIÓN ORIENTADA A RESULTADOS	El Pp U001 cuenta con vinculación al Plan Nacional de Desarrollo, Plan Sectorial de Comunicaciones y Transporte y Programa Nacional de Infraestructura, así como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030	5, 6 y 7	Ninguna
POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO	Existen documentos normativos en los que se puede identificar de manera explícita el área de enfoque.	9	Ninguna

TEMA DE LA EVALUACIÓN:	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD Y AMENAZA	REFERENCIA	RECOMENDACIÓN CONCRETA
MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	Los indicadores de la MIR cuentan con los elementos necesarios en las fichas técnicas.	19	Ninguna
COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS CON OTROS PROGRAMAS PRESUPUESTARIOS	El Pp U-001 se complementa con otros programas como son el Pp K040.	24	Ninguna
DEBILIDAD O AMENAZA			
JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN O DEL DISEÑO DEL Pp U-001.	El Pp U-001 no cuenta con documento Diagnóstico que identifique el problema o necesidad.	1 y 2	Se recomienda fortalecer el sustento del planteamiento del problema a través de documentación interna existente acerca del desarrollo del sistema ferroviario de pasajeros, así como experiencias internacionales en el tema, y con base en ello retomar la definición de la problemática que permita contar con antecedentes y diagnóstico de la problemática del U001 que fortalezca la justificación de su existencia. Retomar las causas y efectos identificadas por el equipo evaluador en el árbol de problemas propuesto para poder integrar los elementos de identificación de la problemática en un documento Diagnóstico conforme a la aplicación de la MML.
POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE	El Pp U001 no cuenta con documento diagnóstico o documentos institucionales que	8	Se recomienda retomar la definición de área de enfoque para el Pp U-001 y formalizar su definición por medio de un documento Diagnóstico o

TEMA DE LA EVALUACIÓN:	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD Y AMENAZA	REFERENCIA	RECOMENDACIÓN CONCRETA
POTENCIAL Y OBJETIVO	definan a las áreas de enfoque potencial y objetivo.		institucional que defina de manera clara quienes son los receptores del componente del programa y valide su consistencia con la MIR.
POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO	El control de los beneficiarios del subsidio a través de pasajes otorgados es llevado a cabo por el concesionario que presta el servicio	10 y 11	<p>Realizar un documento de planeación institucional en el que se planteen metas de atención, considerando los registros históricos del otorgamiento del subsidio y el porcentaje de atención de la necesidad de acuerdo a los beneficiarios que demandan el servicio de transporte ferroviario, identificando los posibles ascensos o descensos de la demanda y las variables que impactarían en la correcta intervención del Pp U001 como las condiciones económicas de la región, el crecimiento poblacional o la suficiencia de atención por parte del concesionario.</p> <p>Es recomendable que la DGDFM cuente con información acerca de la lista de destinatarios a los que se les otorgan los traslados con la tarifa preferencial por medio de la aplicación del subsidio, así como el programa o plan bajo el cual son llevadas a cabo las acciones de credencialización para tal fin.</p>
POBLACIONES O ÁREAS DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO	La modalidad del Pp U-001 no requiere la formulación de una reglas de operación que sujete su funcionamiento; sin embargo es importante contar con un documento que manifiesta	12	Elaborar los lineamientos de operación del Pp U-001 que establezca las características de funcionamiento del Pp, tales como su cobertura y área de enfoque, su cuantificación y actualización, los

TEMA DE LA EVALUACIÓN:	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD Y AMENAZA	REFERENCIA	RECOMENDACIÓN CONCRETA
	claramente el funcionamiento y operación del programa, delimitando al área de enfoque así como la participación y responsabilidades de la DGDFM y los concesionarios que reciban recursos del programa para garantizar la correcta aplicabilidad.		criterios para el otorgamiento del subsidio, plazos para su actualización, mecanismos de coordinación entre el concesionario y la UR, entre otros.
MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	La MIR vigente del Pp U-001 carece de congruencia vertical y horizontal como lo establece la Metodología del Marco Lógico.	13, 14, 15, 17, 18 y 22	Realizar las modificaciones a los objetivos, Supuestos, Indicadores y medios de verificación de la MIR vigente, evaluando la propuesta descrita en el anexo 5.

ANEXO 8 FUENTES DE INFORMACIÓN

Anuario Estadístico Ferroviario 2017. Disponible en:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/344646/ARTF_Anuario_Estadistico_Ferroviano_2017.vf.pdf

Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación que se propongan incluir en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación. Disponible en:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/59237/Lineamientos_programas_nuevos_.pdf

Cardozo Brum, Myriam Irma (2005) Neoliberalismo y eficiencia de los programas sociales en México; Universidad Autónoma Metropolitana. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/polcul/n24/n24a08.pdf>

Comisión Nacional Para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas. Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos indígenas de México 2015. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/239923/04-estimaciones-nacionales-por-entidad-federativa.pdf>

Consejo Nacional de Población (2017) La condición de ubicación geográfica de las localidades menores a 2 500 habitantes en México. Disponible en:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/190110/Cap3_web.pdf

Herramienta de planeación basada en la estructuración sistemática para la solución de problemas, de acuerdo a la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores de Resultados. Disponible en:
<http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf>

Huerta Moreno, María Guadalupe (2005). El neoliberalismo y la conformación del Estado subsidiario; Universidad Autónoma Metropolitana. Disponible en:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422005000200006

José de Jesús González Rodríguez (2018); El transporte ferroviario en México. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública; Cámara de Diputados. Disponible en: [file:///C:/Users/cony_/Downloads/CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/cony_/Downloads/CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618%20(1).pdf)

Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal. Disponible en: https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/eval_mon/361.pdf

Salvador Medina Ramírez (2013); El transporte ferroviario en México. Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 4, Julio y Agosto de 2013. Disponible en: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/157/2/el_transporte.pdf

ANEXO 9 FICHA TÉCNICA CON LOS DATOS GENERALES DE LA EVALUACIÓN

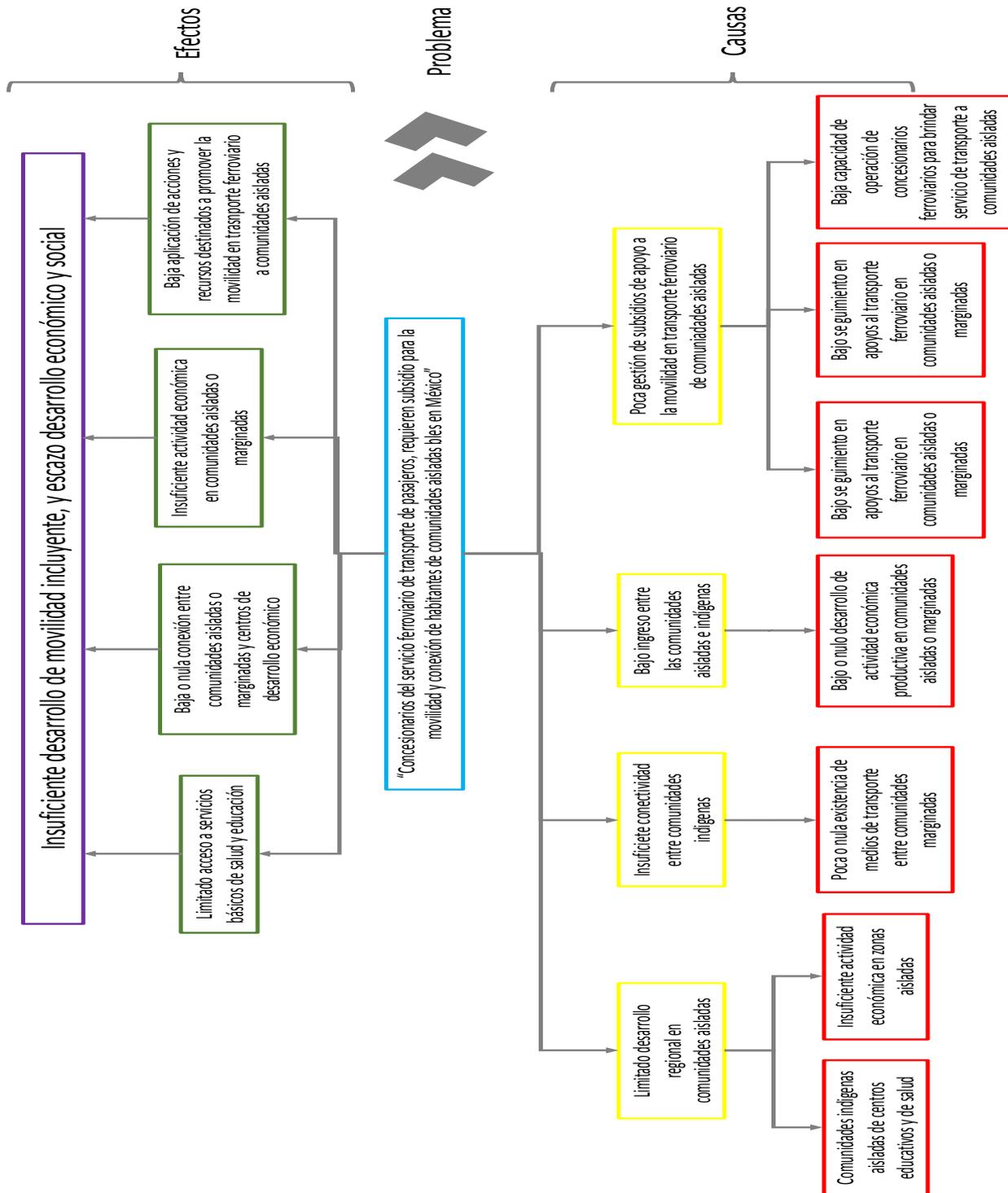
Ficha Técnica con los datos generales de la evaluación

Nombre o denominación de la evaluación	Evaluación en Materia de Diseño al Pp U-001 “Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario de Pasajeros”
Nombre o denominación del programa evaluado	K001 “Programa de Subsidios al Transporte Ferroviario de Pasajeros”
Ramo	9 Comunicaciones y Transportes
Unidad(es) Responsable(s) de la operación del programa	Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal
Titular(es) de la(s) unidad(es) responsable(s) de la operación del programa	Ing. Guillermo Nevárez Elizondo
Año del Programa Anual de Evaluación (PAE) en que fue considerada la evaluación	2018
Instancia de Coordinación de la evaluación	Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Unidad de Evaluación del Desempeño.
Año de conclusión y entrega de la evaluación	2018
Tipo de evaluación	Evaluación de Diseño
Nombre de la instancia evaluadora	Coach Affaire, S.C.
Nombre del(a) coordinador(a) externo(a) de la evaluación	Lic. Martha Concepción Castillo Luna
Nombre de los(as) principales colaboradores(as) del(a) coordinador(a) de la evaluación	Lic. Marcela Hernández Cabrera Lic. Jacqueline Vianey Hernández López Ing. Eduardo Granados Jiménez Lic. Eduardo Alberto Lazcano Rojina
Nombre de la Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto
Nombre del(a) Titular de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	C.P. Laura Urrutía Mercado
Nombres de los(as) servidores(as) públicos(as), adscritos(as) a la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación, que	Lic. Miriam Velázquez Sedán Lic. Nancy Acalco Ríos

Ficha Técnica con los datos generales de la evaluación

coadyuvaron con la revisión técnica de la evaluación	
Forma de contratación de la instancia evaluadora	Adjudicación Directa
Costo total de la evaluación con IVA incluido	\$394,400.00 IVA incluido
Fuente de financiamiento	Recursos Federales

ANEXO 10 ÁRBOL DE PROBLEMAS



ANEXO 11 ÁRBOL DE OBJETIVOS

