



E038 “Servicios de Operación de la Infraestructura Ferroviaria”





Contenido

DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO (PP)	3
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DEFINICIÓN Y ANÁLISIS DEL PROBLEMA	5
3. EXPERIENCIAS DE ATENCIÓN	6
4. ANÁLISIS DE POBLACIONES	8
4.1. POBLACIÓN POTENCIAL	8
4.2. POBLACIÓN OBJETIVO	9
4.3. FUENTE DE INFORMACIÓN Y FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN	10
5. ÁRBOL DEL PROBLEMA	11
6. ÁRBOL DE OBJETIVOS	12
6.1. ANÁLISIS DE AFECTACIONES DIFERENCIADAS	12
7. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	13
8. ESTRUCTURA ANALÍTICA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO (EAPP)	15
9. VINCULACIÓN CON LA PLANEACIÓN NACIONAL DEL DESARROLLO	16
10. DISEÑO OPERATIVO	17
10.1. MODALIDAD PRESUPUESTARIA	18
10.2. UNIDADES RESPONSABLES	18
10.3. BIENES Y SERVICIOS	18
10.4. COBERTURA	19
10.5. REGISTRO DE POBLACIÓN ATENDIDA	20
11. ANÁLISIS DE SIMILITUDES, COMPLEMENTARIEDADES Y DUPLICIDADES	22
12. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	23
13. ANÁLISIS PRESUPUESTAL	24





Datos de identificación del Programa presupuestario (Pp)

Ramo	13 Marina
Modalidad del Pp	E
Clave del Pp	038
Denominación Pp	Servicios de Operación de la Infraestructura Ferroviaria

1. Introducción

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT) es una empresa de participación estatal mayoritaria del Gobierno Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios. Fue constituida el 19 de octubre de 1999 con el propósito de operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria que comprende el tramo de Medias Aguas, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca, así como para aprovechar y explotar los bienes de dominio público asignados por la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

El FIT inició operaciones en el año 2000, en virtud del Título de Asignación otorgado por el Gobierno Federal a través de la SCT, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1999. Este título le facultó para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, identificada como línea "Z".

Dicha línea ferroviaria cuenta con una extensión de 207.376 kilómetros, distribuidos en una sola línea —la Línea "Z"— que conecta Medias Aguas, Veracruz, con Salina Cruz, Oaxaca. Esta vía se ubica en el sureste de la República Mexicana y enlaza los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, formando parte de una infraestructura estratégica para el país. Por su ubicación, el FIT desempeña un papel clave en el desarrollo económico y social de la región, al fungir como un detonador de la actividad económica en su área de influencia.

Inicialmente, las actividades del FIT se concentraron exclusivamente en la conservación y mantenimiento de la vía férrea, así como en la gestión de derechos de paso con los ferrocarriles conectantes: FERROSUR, S.A. de C.V., y la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. (CFCM).

Sin embargo, en 2007, tras el abandono de la concesión por parte de la CFCM para operar las líneas de Chiapas y del Mayab, y con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, la SCT —mediante el oficio núm. 4.3-1081/2007 del 10 de agosto de 2007— instruyó al FIT para operar, explotar y mantener dichas vías. Se le encomendó prestar el servicio de transporte ferroviario por el tiempo y en la proporción estrictamente necesarios para restituir las condiciones operativas de las líneas.



En su visión institucional, el FIT se ha propuesto consolidarse como una empresa que garantice el otorgamiento de derechos de paso de forma segura, eficiente, equitativa y no discriminatoria, en beneficio de las empresas ferroviarias concesionadas para el transporte público de carga y/o pasajeros. Busca asegurar condiciones óptimas de seguridad y eficiencia en el tránsito de mercancías y personas a lo largo de su red ferroviaria.

En este contexto, surge el Programa Presupuestario E038 " Servicios de Operación de la Infraestructura Ferroviaria ", cuyo objetivo es brindar un servicio de transporte de carga acorde con la demanda de las unidades económicas ubicadas en el área de influencia de la vía asignada al FIT.

A partir del 7 de diciembre de 2020, y en consonancia con las nuevas atribuciones conferidas a la Secretaría de Marina (SEMAR) mediante el "Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos" —publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF)—, se estableció que dicha Secretaría tendrá la facultad de prestar servicios que contribuyan al desarrollo marítimo nacional, así como coordinar los medios de transporte que operen dentro de los puertos y sus servicios conexos.

Posteriormente, el 2 de marzo de 2022, se publicó en el DOF el "Acuerdo por el que se agrupan al sector coordinado por la Secretaría de Marina las entidades paraestatales Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V., y Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V." En concordancia con dicho acuerdo, el 14 de octubre de 2022, se formalizó también la agrupación del FIT al sector coordinado por la Secretaría de Marina mediante publicación en el DOF. Con ello, el Programa Presupuestario E022 fue transferido al Ramo 13, correspondiente a la Secretaría de Marina.





2. Definición y análisis del problema

El Programa Presupuestario (Pp) ha definido su problema público como:

“El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec presenta limitaciones para llevar a cabo el movimiento de carga a través de las vías de red ferroviario de forma eficiente.”

Esta formulación expresa la dificultad que enfrenta la operación ferroviaria para cumplir con estándares de eficiencia y competitividad en el traslado de mercancías. Las limitaciones detectadas repercuten directamente en la capacidad del sistema ferroviario para contribuir al desarrollo económico de la región y atender de manera oportuna las necesidades de los usuarios.

El análisis causal del problema, desarrollado mediante el árbol de problemas, permitió identificar los factores estructurales y operativos que generan la situación actual:

- **Infraestructura deficiente:** Las vías, patios y equipos presentan rezagos técnicos que afectan la velocidad, seguridad y confiabilidad del servicio ferroviario.
- **Cobertura limitada:** La red ferroviaria asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec tiene una conectividad insuficiente con otras rutas y modos de transporte, restringiendo su alcance y potencial logístico.
- **Normatividad desactualizada:** Los marcos regulatorios vigentes dificultan la modernización, inversión y operación eficiente del sistema ferroviario.
- **Baja integración intermodal:** La escasa coordinación con otros sistemas de transporte impide el desarrollo de cadenas logísticas competitivas.

La magnitud del problema está respaldada por evidencias. Según el estudio realizado en 2018 por el Instituto Mexicano del Transporte, el volumen de carga emitido por los nodos de la región sur-sureste representa apenas **4.97 % del total nacional**. Además, los movimientos ferroviarios hacia esta región son **1.3 veces menores** que los flujos de salida, lo que revela un desequilibrio en la conectividad logística. El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, en particular, reportó una disminución de **23.3 %** en el volumen transportado, pasando de 300,000 a 230,000 toneladas al cierre del periodo analizado.

Estas limitaciones impactan la competitividad económica y la integración territorial de la región sur-sureste, área prioritaria para la estrategia nacional de desarrollo. La baja eficiencia del transporte ferroviario restringe las oportunidades de comercio y limita la atracción de inversiones en sectores estratégicos.

El Programa Presupuestario busca atender esta problemática alineándose con objetivos estratégicos nacionales, como:

- **Mejorar la movilidad de mercancías y personas** mediante una red de transporte eficiente, segura y sostenible.





- **Ampliar y modernizar la infraestructura ferroviaria** con un enfoque intermodal para ofrecer servicios competitivos.
- **Actualizar los marcos normativos** para facilitar la inversión y operación del sistema ferroviario.
- **Fortalecer la conectividad logística en la región sur-sureste**, potenciando su desarrollo económico y social.

Esta problemática está claramente planteada como un hecho negativo, respaldado con evidencia de la población afectada. Asimismo, se identifican efectos diferenciados con un enfoque territorial preciso, destacando la atención a la región sur-sureste del país, donde el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) opera principalmente a través de las líneas Z, K y FA.

En cuanto al análisis causal, el problema ha sido desglosado adecuadamente mediante un árbol de problemas, lo cual permite visualizar de forma lógica y estructurada la relación entre causas y efectos. Este enfoque asegura un análisis diferenciado que cumple con los criterios metodológicos requeridos, facilitando una mejor comprensión de la situación que el programa busca atender.

Factores críticos del problema

- Limitaciones estructurales: La infraestructura ferroviaria en la región asignada al FIT presenta deficiencias que dificultan el transporte eficiente de carga.
- Cobertura insuficiente: Se requiere expandir la red ferroviaria para mejorar la conectividad con otras modalidades de transporte y así incrementar la cobertura territorial.
- Regulación obsoleta: La existencia de marcos normativos poco actualizados y altamente restrictivos limita el desarrollo e inversión en infraestructura ferroviaria.
- Poca integración intermodal: La falta de un enfoque integral entre los diferentes modos de transporte limita el aprovechamiento del sistema logístico nacional.

3. Experiencias de atención

Entre 1986 y 1991, comienza a evidenciarse una grave crisis operativa del sistema ferroviario en nuestro país, que iba de la mano con las severas dificultades económicas en que se encontraba México en ese periodo.

El cuestionamiento al modelo económico prevaleciente entonces y la posterior modificación de las políticas proteccionistas y de subvenciones a las industrias con participación estatal, obligaron a la adopción de medidas de restricción presupuestaria y propiciaron que el ferrocarril iniciara una grave afectación a sus servicios sólo equiparable a la sufrida durante la crisis económica de 1929. De esta forma, dicha actividad se deterioró, principalmente por la falta de mantenimiento a vías y equipo.



La primera etapa inició bajo una severa crisis ferroviaria, con la presencia de importantes subsidios a los flujos de carga de sus principales clientes, mientras comenzaba a crecer la demanda de transporte vinculada al comercio exterior. Este contexto histórico marcó un punto crítico: la falta de inversión y mantenimiento redujo la competitividad del sistema, provocando rezagos que aún hoy se reflejan en la operación.

Redes ferroviarias y longitud de vías

El sistema cuenta con tres líneas principales:

- **Línea Z** (Coatzacoalcos–Salina Cruz): aproximadamente **212 km** desde Medias Aguas a Salina Cruz, y **303 km** teniendo en cuenta la conexión portuaria total
- **Línea FA** (Coatzacoalcos–Palenque): alrededor de **310–328 km**, conectando Veracruz con Chiapas, y enlazando con la Península de Yucatán y la refinería de Dos Bocas
- **Línea K** (Ixtepec–Ciudad Hidalgo): en construcción, con una longitud proyectada de **472 km** hacia la frontera sur de México

En total, se prevé una red ferroviaria de más de **1,200 km** para integrar la operatividad del sistema interoceánico.

2. Servicios de transporte de carga

- En junio–julio de 2024, la línea Z transportó **13,500 toneladas de maíz**, en tres viajes de 269 km cada uno, usando tres locomotoras y 45 tolvas con capacidad de 100 toneladas cada una
- Durante 2024, se movilizaron **29,319 toneladas** de productos industriales como cemento y arcilla, con **66 trenes de carga**, representando incrementos del **126–141 %** en toneladas transportadas y volumen neto
- El ferrocarril tiene capacidad para mover hasta **65 carros por tren**, lo que equivale a **130 TEU** en estiba sencilla y **260 TEU** en doble estiba bajo condiciones óptimas
- En marzo de 2025, se transportaron más de **396,000 toneladas de carga**, consolidando su operatividad

3. Servicios de pasajeros

- El servicio de pasajeros se reinició en la Línea Z el **22 de diciembre de 2023**, con estaciones como Medias Aguas, Jesús Carranza, Matías Romero, Ixtepec y otras.
- La línea FA abrió servicio en **septiembre de 2024**, entre Coatzacoalcos y Palenque
- A marzo de 2025, se atendieron más de **90,000 pasajeros** en la ruta Salina Cruz–Coatzacoalcos–Palenque



- Ofrece **tres clases** de servicio: Turista (aire acondicionado, baño, espacio), Ejecutiva (asientos reclinables de piel, mayor comodidad) y Gerencial (sillones individuales, wifi, barra de comida y café)

4. Infraestructura y capacidad técnica

- El tramo principal entre Medias Aguas y Salina Cruz tiene **207.375 km** de vía troncal, con **90% de riel de 115 lbs/yarda sobre durmiente de concreto**; el resto utiliza durmiente de madera en zonas muy curvas
- Las velocidades máximas permitidas son hasta **70 km/h para carga** y **100-120 km/h para pasajeros**, dependiendo de la línea y las condiciones técnicas

4. Análisis de poblaciones

El objetivo central del Programa Presupuestario identifica como población objetivo al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, cuya operación y conservación de una red de más de 1,200 kilómetros de vías ferroviarias —distribuidas en las líneas Z (303 km), FA (310 km) y K (472 km en desarrollo)— resulta clave para el servicio de transporte de carga en la región sur-sureste del país.

El propósito del programa es lograr que este servicio de transporte de carga se realice de forma eficiente, segura y competitiva, potenciando la capacidad de mover hasta 65 carros por tren, equivalentes a 130 TEU en estiba sencilla o 260 TEU en doble estiba, y un volumen anual superior a 396,000 toneladas de productos industriales, agrícolas y energéticos.

La mejora continua de la conectividad ferroviaria permitirá reducir costos logísticos, incrementar la competitividad regional y fortalecer el crecimiento de actividades económicas estratégicas, tales como el comercio exterior, la industria manufacturera y la agroindustria, que dependen directamente de este medio de transporte.

4.1. Población potencial

La población potencial se identifica como el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, que efectúa el movimiento de carga a través de la red ferroviaria nacional, en particular por las vías asignadas al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT). En términos generales, la red ferroviaria de México está conformada por 26,727 kilómetros de vías, distribuidos de la siguiente manera:

- **20,722 kilómetros** corresponden a vías troncales y ramales, en su mayoría bajo régimen concesionado.
- **4,450 kilómetros** son vías secundarias.
- **1,555 kilómetros** corresponden a vías particulares.



Dentro de esta infraestructura, la administración y operación a cargo del FIT incluye:

- **Línea Istmo de Tehuantepec: 207 km** de vía troncal que conecta los puertos de **Coatzacoalcos (Veracruz)** y **Salina Cruz (Oaxaca)**, fundamentales para el comercio interoceánico.
- **Línea Chiapas-Mayab: 1,537 km**, integrando los estados de **Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo**, y funcionando como un eje logístico clave para el transporte de productos agroindustriales, energéticos e industriales.

La unidad de medida utilizada para la población potencial es toneladas de carga transportada, considerando la capacidad actual del FIT para movilizar hasta 65 carros por tren, equivalente a 130 TEU en estiba sencilla o 260 TEU en doble estiba, con una meta de superar las 396,000 toneladas anuales en las líneas bajo su gestión.

Esta población potencial incluye a los sectores productivos de la región sur-sureste que dependen del transporte ferroviario para movilizar sus mercancías hacia mercados nacionales e internacionales, así como los flujos de comercio exterior que aprovechan la conectividad interoceánica del Istmo de Tehuantepec.

4.2. Población objetivo

La definición de la población objetivo será la misma que la población potencial que realiza el movimiento de carga que se lleva a cabo a través vías de la red ferroviaria asignadas al FIT. De acuerdo con la estrategia de cobertura vigente, el movimiento de carga esperado sería el descrito en la siguiente tabla:

Año	Carros	Toneladas	Ton-Km
2025	23,384	2,289,320	558,303,440
2026	24,395	2,358,000	575,052,543
2027	25,126	2,428,740	592,304,119



4.3. Fuente de información y frecuencia de actualización

La fuente oficial para el seguimiento y actualización de la información del Programa Presupuestario E038 es el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT). La información es generada y consolidada por sus áreas operativas responsables, principalmente la Coordinación de Tráfico, la Coordinación de Mantenimiento y la Coordinación de Infraestructura, que tienen a su cargo el registro del uso, conservación y operación de la red ferroviaria asignada.

Los registros actualizados incluyen:

- Movimiento de carros y volumen de carga transportada (en toneladas y número de carros).
- Intervenciones de mantenimiento preventivo y correctivo realizadas en la vía.
- Tramos operativos habilitados y condiciones de la infraestructura ferroviaria.

La periodicidad de actualización está definida en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y se realiza de manera trimestral, semestral y anual, garantizando la disponibilidad de datos actualizados para la evaluación del avance del programa y la toma de decisiones estratégicas de acuerdo con los lineamientos emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). La información será reportada y registrada oportunamente en el Portal Aplicativo de la SHCP (PASH).

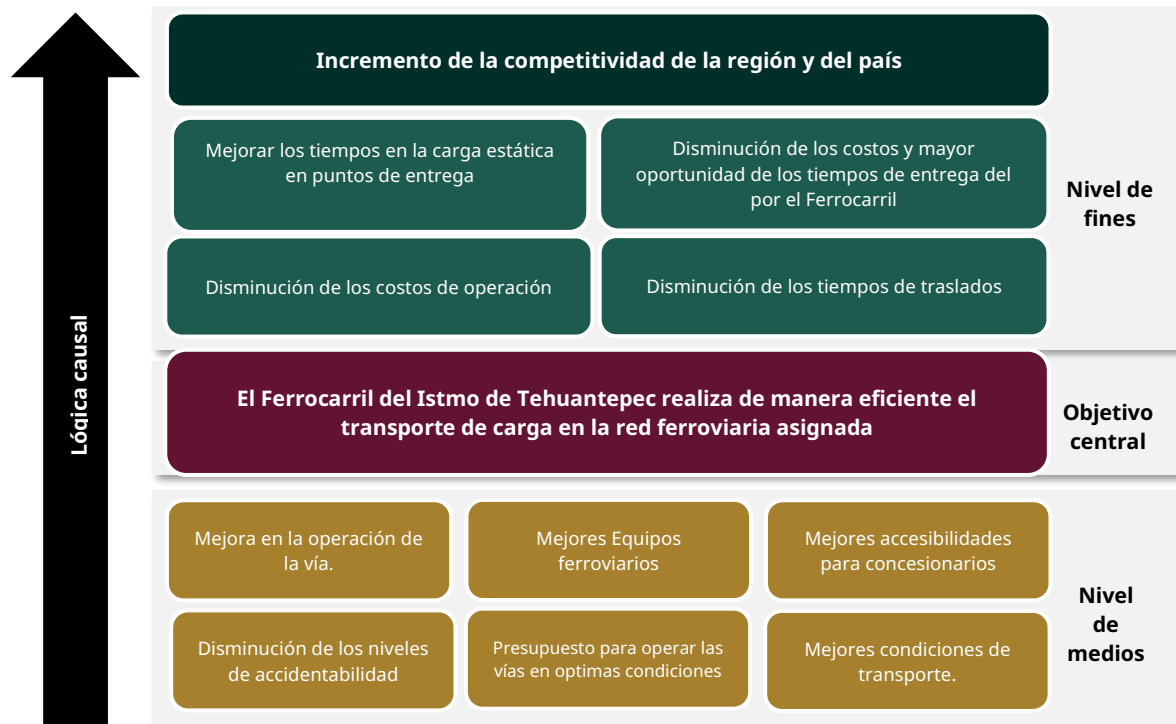


5. Árbol del problema





6. Árbol de objetivos



6.1. Análisis de afectaciones diferenciadas

Ejemplos de grupos de población, territorios o recursos naturales		
Grupos de población	Mujeres u objetivos en materia de igualdad de género	✗
	Comunidades indígenas y afromexicanas	✗
	Personas adultas mayores	✗
	Personas con discapacidad	✗
	Personas jóvenes	✗
	Niñas, niños y adolescentes	✗
	Personas migrantes y/o en tránsito	✗
	Otros grupos de población vulnerables	✗
Medio ambiente y territorio	Regiones del país	✗
	Contexto urbano o rural	✗
	Recursos o patrimonio natural	✗
	Cambio climático	✗
	Otros elementos del entorno	✗





¿Actualmente el Pp atiende alguna temática específica relacionada con los Anexos Transversales del PEF se encuentra integrado a alguno?

Erogaciones para el Desarrollo Integral, Intercultural y Sostenible de los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas	✗
Erogaciones para la Igualdad entre Mujeres y Hombres	✗
Erogaciones para el Desarrollo de los Jóvenes	✗
Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable	✗
Programa de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación	✗
Estrategia de Transición para Promover el Uso de Tecnologías y Combustibles más Limpios	✗
Recursos para la Atención de Grupos Vulnerables	✗
Recursos para la Adaptación y Mitigación de los Efectos del Cambio Climático	✗
Recursos para la Atención de Niñas, Niños y Adolescentes	✗
Prevención, Detección, Investigación y Sanción de Hechos de Corrupción	✗
Sistema Nacional de Cuidados	✗

7. Análisis de alternativas

Alternativa 1

Infraestructura ferroviaria históricamente rezagada, con bajos niveles de inversión, limitada conectividad intermodal y menores flujos logísticos en comparación con otras regiones del país. De acuerdo con estudios de la ARTF y del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), las líneas operadas por el FIT (líneas Z, K y FA) movilizan una proporción significativamente menor de carga ferroviaria, lo cual refleja una desigualdad territorial en el acceso a redes logísticas eficientes.

El bajo desempeño del transporte ferroviario en esta región afecta directamente a unidades económicas rurales, pequeñas y medianas empresas, comunidades indígenas y población en condición de pobreza, que enfrentan mayores costos logísticos, escasas alternativas de transporte, y limitaciones para acceder a mercados nacionales e internacionales.

Asimismo, las poblaciones cercanas a los nodos ferroviarios —especialmente en zonas rurales— enfrentan restricciones para el desarrollo productivo local por la falta de un servicio ferroviario confiable, seguro y competitivo.

Alternativa 2

Falta de un sistema ferroviario eficiente y sustentable en la región contribuye a una mayor dependencia del transporte por carretera, el cual genera más emisiones contaminantes y mayor desgaste vial, afectando la calidad del aire y la seguridad vial en comunidades cercanas.

Alternativa 3



El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT) es una entidad paraestatal propiedad del Gobierno Federal, asignataria de vías férreas, cuyo objetivo principal es la operación, mantenimiento, explotación y, en su caso, construcción de las vías generales de comunicación ferroviaria que le sean conferidas.

Actualmente, el FIT presta el servicio público de transporte ferroviario como asignatario de la línea "Z", la cual tiene una extensión de 207.4 kilómetros, abarcando el tramo que va desde Medias Aguas, Veracruz (km Z 95+925), hasta Salina Cruz, Oaxaca (km Z 303+304). En este trayecto se encuentran estaciones relevantes para la recepción y despacho de carga ubicadas en Medias Aguas, Veracruz, así como en Lagunas, Ixtepec, Pearson y Salina Cruz, Oaxaca.

A partir de la modificación del Título de Asignación publicada el 23 de febrero de 2018, el FIT también opera dos rutas adicionales con una longitud conjunta de 1,536.6 kilómetros:

La Ruta del Mayab, integrada por las vías identificadas como "FA", "FD", "FL", "FN" y "FX".

La Ruta de Chiapas, conformada por las vías "K" y "KA".

Estas rutas se localizan estratégicamente en el sur y sureste del país, ampliando la cobertura operativa de la entidad y fortaleciendo su papel en la conectividad logística regional.

En este contexto, el Programa Presupuestario E038 " Servicios de Operación de la Infraestructura Ferroviaria " justifica su creación y diseño con base en una necesidad identificada con claridad: mejorar la competitividad de las actividades económicas mediante servicios de transporte de carga más eficientes, confiables y accesibles, que permitan reducir costos logísticos y potenciar el desarrollo económico en las regiones atendidas por el FIT.

Matriz de alternativas

Criterios de valoración		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Nivel de incidencia	Mayor efecto esperado en el cumplimiento del objetivo central			x
	Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada			x
Factibilidad	Menor costo de implementación		x	
	Mayor financiamiento disponible			x
	Menor tiempo para obtener resultados	x		
	Mayor capacidad técnica	x		
Marco institucional	Se encuentra en el marco de las atribuciones de la dependencia o entidad que implementa el Pp			x
	Mayor contribución a los objetivos de la dependencia o entidad y de la Planeación Nacional del Desarrollo		x	
Contexto de implementación	Entorno político favorable			x
	Mejor percepción social	x		



Matriz de alternativas

Criterios de valoración		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
	Menor impacto ambiental	x		
	Mayor pertinencia cultural y territorial		x	
Otro	Otros criterios aplicables		x	
Total		4	4	6

Escala de comparación propuesta: 1=bajo; 2=medio; 3=alto.

8. Estructura Analítica del Programa presupuestario (EAPp)

El Programa presupuestal E038 “Servicios de Operación de la Infraestructura Ferroviaria” en cuanto a su justificación para su creación y diseño, tiene identificada claramente la necesidad que mejorar la competitividad de las actividades económicas a través de servicios de transporte de mercancías que ofrezcan costos eficientes.

Se identificó que el Programa presupuestal contribuye a los objetivos nacionales ya que se encuentra vinculado al Plan Nacional de Desarrollo 2025- 2030, que determina como uno de sus Proyectos Regionales al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec que tiene como objetivo impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano.

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

Estructura Analítica del Pp

Situaciones negativas derivadas del árbol del problema	Solución óptima derivada del árbol de objetivos
Efectos	Fines
Incremento de los costos operativos. Incremento de los tiempos de traslado. Mayor tiempo de la carga estática. Incremento de los tiempos de traslado.	Disminución de los costos de operación. Disminución de los tiempos de traslados. Mejorar los tiempos en la carga estática en puntos de entrega. Disminución de los costos y mayor oportunidad de los tiempos de entrega del por el Ferrocarril.
Problema central	Objetivo central
El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec presenta limitaciones para realizar de manera eficiente el transporte de carga en la red ferroviaria asignada.	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec presenta limitaciones para realizar de manera eficiente el transporte de carga en la red ferroviaria asignada
Causas	Medios





Estructura Analítica del Pp

Situaciones negativas derivadas del árbol del problema	Solución óptima derivada del árbol de objetivos
<p>Limitada conservación de la vía asignada al FIT.</p> <p>Deficiencia en la operación de la vía.</p> <p>Falta de inversión en modernización de vías y equipo.</p> <p>Restricciones presupuestarias para mantenimiento.</p> <p>Insuficiente coordinación operativa y logística con concesionarios.</p> <p>Baja integración con otros modos de transporte.</p>	<p>Mejora en la operación de la vía.</p> <p>Disminución de los niveles de accidentabilidad.</p> <p>Mejores Equipos ferroviarios.</p> <p>Presupuesto para operar las vías en optimas condiciones.</p> <p>Mejores accesibilidades para concesionarios.</p> <p>Mejores condiciones de transporte.</p>

9. Vinculación con la Planeación Nacional del Desarrollo

El Plan Nación de Desarrollo 2025 – 2030, es la guía de los objetivos y acciones del Gobierno de México en los próximos años. Estos objetivos consisten en consolidar la transformación del país bajo un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad. A través de este documento, enriquecido con el diálogo y la consulta ciudadana, se reafirma el compromiso del Gobierno con el pueblo de México de gobernar con honestidad, democracia, eficiencia y con una visión humanista.

El proyecto del Tren transístmico se encuentra vinculado al Eje 3 del PND “Economía moral y trabajo”, al Objetivo 3.7 “Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro”

Eje General 3 Economía moral y trabajo

Objetivo 3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.

Estrategia 3.7.3 Desarrollar infraestructura ferroviaria para mejorar el transporte de pasajeros y carga mediante la expansión e integración de la red con un enfoque intermodal, fortaleciendo la integración territorial y ofreciendo un servicio económico, seguro, sostenible y eficiente.

Programa Sectorial de Marina:

Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.

Estrategia 3.5 Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.



Objetivos del Desarrollo Sostenible:

El programa presupuestario E038 Servicios de Operación de la infraestructura ferroviaria, se encuentra alineado con el siguiente Objetivo del Desarrollo Sostenible dentro de la Agenda 2030:

Objetivo 9 Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, con la meta 1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos.

10. Diseño operativo

El Programa presupuestal E038 “Servicios de Operación de la Infraestructura Ferroviaria” en cuanto a su justificación para su creación y diseño, tiene identificada claramente la necesidad que mejorar la competitividad de las actividades económicas a través de servicios de transporte de mercancías que ofrezcan costos eficientes.

Se identificó que el Programa presupuestal contribuye a los objetivos nacionales ya que se encuentra vinculado al Plan Nacional de Desarrollo 2025- 2030, que determina como uno de sus Proyectos Regionales al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec que tiene como objetivo impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano.

Concepto	Descripción
Nombre del Programa	Servicios de Operación de la Infraestructura Ferroviaria
Clave del Programa	E038
Ramo	13 Marina
Unidad Responsable	J3L-Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
Modalidad del Programa	E: Actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer la demanda de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas.
Finalidad Asociada al Programa	Desarrollo Económico: Las que realiza la APF para proporcionar y facilitar el desarrollo económico de las personas físicas y morales: por ejemplo, servicios de energía eléctrica, servicios en vías de comunicación y telecomunicaciones, servicios turísticos, protección al consumidor, correos.
Función	Transporte
Subfunción	Transporte por ferrocarril



Concepto	Descripción
Actividad institucional	Ferrocarriles eficientes y competitivos

10.1. Modalidad presupuestaria

La modalidad presupuestaria del Pp es “E” Prestación de servicios públicos, de conformidad con el Anexo 2 del Manual de programación y presupuesto vigente.

10.2. Unidades Responsables

La unidad responsable del Programa Presupuestario “E038” es el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cuyo objeto social consiste en la operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec y la prestación de servicios auxiliares.

Para cumplir con este mandato, las áreas operativas del FIT —como la Coordinación de Tráfico, la Coordinación de Mantenimiento y la Coordinación de Infraestructura— realizan las siguientes actividades clave:

- Planificación y operación del transporte ferroviario, incluyendo la programación de trenes de carga y pasajeros, así como la gestión de patios y terminales.
- Mantenimiento preventivo y correctivo de las vías férreas, material rodante, sistemas de señalización y seguridad.
- Supervisión y conservación de la infraestructura ferroviaria, asegurando su disponibilidad y condiciones óptimas para la operación.
- Coordinación con concesionarios y usuarios para optimizar la logística y los tiempos de traslado.
- Monitoreo y registro del movimiento de carga, volumen transportado y uso de la infraestructura, datos que alimentan los sistemas de control y seguimiento del programa.
- Gestión de proyectos de modernización y ampliación de la red ferroviaria asignada, conforme a las estrategias del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

10.3. Bienes y servicios

El Programa Presupuestario E038 brinda los siguientes bienes y servicios, alineados con su propósito de garantizar la operación eficiente y la explotación de la red ferroviaria asignada al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT):

- Operación y administración de la red ferroviaria: Gestión integral de más de 1,200 km de vías en las líneas Z, FA y K, asegurando su disponibilidad para el transporte de carga.





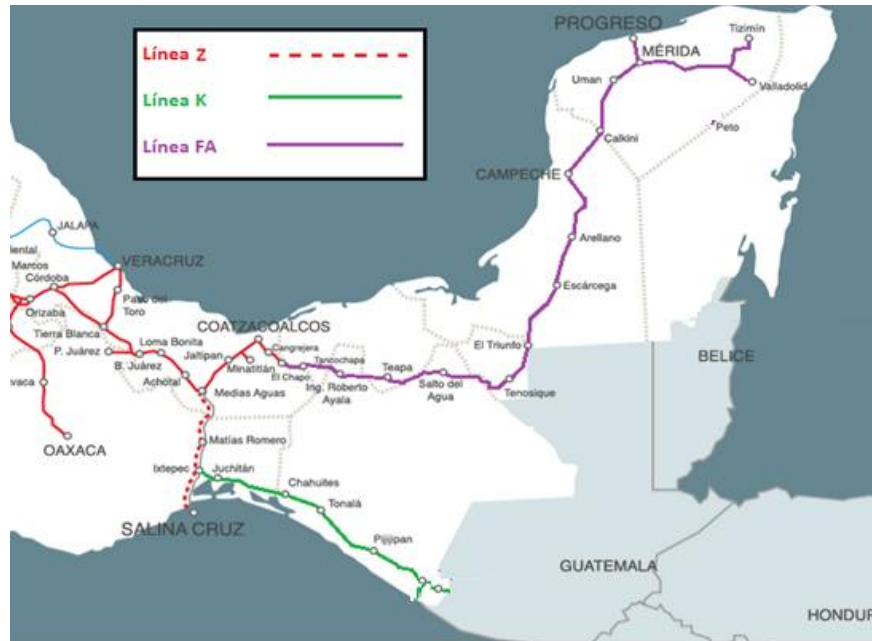
- Supervisión de concesionarios: Monitoreo del cumplimiento operativo, técnico y de seguridad de las empresas concesionarias que prestan servicios de transporte de carga en la infraestructura asignada.
- Mantenimiento de infraestructura ferroviaria: Ejecución de labores preventivas y correctivas en vías, patios, sistemas de señalización y seguridad, para garantizar la confiabilidad de la red.
- Gestión de espacios de transporte de carga: Administración y asignación eficiente de capacidad en la red ferroviaria para optimizar tiempos de traslado y operación logística.
- Servicios auxiliares al transporte ferroviario: Incluye maniobras en patios, servicios de carga y descarga, acopio temporal de mercancías y apoyo intermodal.

Cada uno de estos bienes y servicios está orientado a reducir los tiempos de traslado, mejorar la conectividad logística y fortalecer la competitividad regional, en coherencia con los objetivos estratégicos del programa.

10.4. Cobertura

En términos de cobertura es necesario precisar la ubicación de las líneas operadas por el FIT. “presta el servicio público de transporte ferroviario, en dos modalidades; la propia como asignatario en la línea “Z” con una extensión de 207.4 kilómetros, de la ruta corta de Medias Aguas, Veracruz, sita en km “Z” 95+925 a Salina Cruz, Oaxaca, sita en km “Z” 303+304, con estaciones receptoras y/o productoras de carga en Medias Aguas, Veracruz, Lagunas, Ixtepec, Pearson y Salina Cruz en Oaxaca, y la otra operando las rutas de Coatzacoalcos a Valladolid en la costa del Golfo y desde Ixtepec a Ciudad Hidalgo en la costa de Chiapas, dichas líneas como se menciona están conformadas por dos rutas cortas con un desarrollo de 1,536.6 kilómetros de longitud de vías en operación: la ruta del Mayab comprende las vías denominadas “FA”, “FD”, “FL”, “FN” y “FX”, y la ruta de Chiapas comprende las vías “K” y “KA”.

De manera gráfica, esta asignación al FIT se puede observar en la siguiente figura:



Se identifica el área de enfoque como la infraestructura ferroviaria, señalando que, en términos generales, ésta se encuentra constituida por 26,727 km de vías de las cuales 20,722 km forman parte de las troncales y ramales (en su mayoría concesionada), 4,450 km son vías secundarias y 1,555 km son particulares.

Como se mencionó anteriormente, el principal objetivo del FIT es el mantenimiento, explotación y en su caso, construcción de las vías generales de comunicación ferroviaria que le han sido asignadas, por lo que, la infraestructura a cargo del FIT, es la siguiente:

- Istmo de Tehuantepec: 207 kms
- Chiapas – Mayab: 1,537 kms

Se considerará población atendida al movimiento de carga que se lleve a cabo a través de carros de ferrocarril que utilicen las líneas operadas por el FIT.

10.5. Registro de población atendida

La efectividad de las operaciones que se realizan a través del Ferrocarril del istmo de Tehuantepec, se reflejan mediante el movimiento de carga que se registra con base en las operaciones realizadas en las vías férreas y se consolida en un registro estadístico oficial, que permite evaluar el uso y la eficiencia del sistema. La corrección de la curvatura y pendiente en 202.97 km de la Línea Z, junto con las obras de conexión al Puerto de Salina Cruz en Oaxaca, generará beneficios significativos: mayor seguridad operativa, eficiencia en los tiempos de recorrido, incremento del volumen anual de toneladas netas transportadas y, por consiguiente,





un aumento en el ingreso operativo, además de mejorar la accesibilidad y movilidad de los puertos vinculados a esta línea.

Los beneficiarios directos del proyecto son 555,690 habitantes de los municipios de Coatzacoalcos, Sayula de Alemán, Jesús Carranza, Matías Romero, Putla Villa de Guerrero, Ciudad Ixtepec, Juchitán de Zaragoza y Santo Domingo Tehuantepec. De manera indirecta, impactará a 20,141,153 habitantes de las entidades federativas de Veracruz de la Llave, Oaxaca, Chiapas y Tabasco.

Asimismo, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) se consolidará como una opción logística estratégica para la industria regional, al ofrecer un traslado seguro y eficiente de mercancías entre el Golfo de México y el Océano Pacífico, contribuyendo a la conectividad multimodal y al desarrollo económico del sur-sureste. En términos generales, este proyecto constituye un motor de crecimiento para la región del Istmo de Tehuantepec, fortaleciendo su competitividad en los mercados nacionales e internacionales.





11. Análisis de similitudes, complementariedades y duplicidades

Análisis de similitudes, complementariedades y duplicidades

Nombre y clave del Pp	Dependencia o entidad	Problema público	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio generado	Relación identificada (Similitud, complementariedad o duplicidad)	Explicación
K019 Infraestructura ferroviaria para el transporte de carga y pasajeros	Secretaría de Marina	La infraestructura ferroviaria del Istmo de Tehuantepec opera de manera deficiente debido a las condiciones de desgaste y trazo accidentado de la vía.	La infraestructura ferroviaria del Istmo de Tehuantepec opera de manera eficiente debido a las adecuadas condiciones de la vía.	Infraestructura ferroviaria del Istmo de Tehuantepec.	Istmo de Tehuantepec	Desarrollo y mantenimiento de infraestructura ferroviaria.	Complementariedad	Coadyuva con la infraestructura ferroviaria para mantenerla en óptimas condiciones de operación y conservación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.





12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

	Resumen narrativo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin	Aportación de las actividades económicas que se desarrollan en el sector marítimo, referidas al producto interno bruto anual como impacto de la coordinación y cooperación entre las dependencias de la Administración Pública Federal y sus sectores	Porcentaje de participación del sector marítimo en la economía nacional.	Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)	
Propósito	Desarrollar infraestructura de conexión entre los medios marítimo, ferroviario, carretero, aéreo y fluvial mediante sistemas de transporte multimodal integrados y nodos logísticos regionales.	Porcentaje de infraestructura ferroviaria rehabilitada.	Kilómetros rehabilitados de la vía férrea.:Programa de verificación de la SCT.	La rehabilitación se realiza efectivamente en los kilómetros de la vía férrea que lo requieren; el sistema ferroviario nacional se consolida como columna vertebral del transporte.
Componente	Usuarios de la red ferroviaria asignada al FIT, cuentan con vías férreas rehabilitadas y en buenas condiciones de uso operativo.	Porcentaje de reducción en tiempo de recorrido.	Tiempo de recorrido.:Horario de operación de trenes; circulares de transporte; informes trimestrales al Consejo de Administración; informe de autoevaluación.	Se impulsa la construcción de proyectos de infraestructura que permitan mejorar la operación ferroviaria; los concesionarios respetan las medidas de seguridad de este medio de transporte.
Actividades	Rehabilitación y operación de la infraestructura ferroviaria realizada.	Porcentaje de movimiento de trenes	Movimiento de trenes.:Estadísticas de movimiento de trenes; inforos trimestrales al Consejo de Administración; informe de autoevaluación. Unidad de Enlace del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec	Se supervisa y se asegura que se cumpla con los programas de conservación y que no se interrumpa el servicio de transporte público de carga.



Actividades	Ejecución de los trabajos de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura asignada al FIT.	Porcentaje de kilómetros rehabilitados.	Kilómetros de vía férrea Rehabilitados.:Informe mensual de trabajo y aplicación de materiales; reporte de incidencias. Unidad de Enlace del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec	Los contratistas y proveedores de materiales, cumplen sus compromisos contractuales en tiempo y forma; se cuentan con recursos presupuestales para atender las afectaciones por fenómenos meteorológicos.
--------------------	--	---	--	---

13. Análisis presupuestal

Recursos presupuestarios por capítulo de gasto

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	\$ 227,536,064
2000 Materiales y suministros	\$ 162,827,879
3000 Servicios generales	\$ 367,237,432
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	
6000 Inversión pública	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	
8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
Total	\$ 757,601,375

Fuente u origen de los recursos

[Especificar la fuente de los recursos para el financiamiento del Pp]:

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Recursos Fiscales	85%
Otros recursos (Propios)	11%
Total	100