



K019 - “Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros”





Contenido

DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO (PP)	3
1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	5
3. ANÁLISIS DE POBLACIONES.....	6
3.1. POBLACIÓN POTENCIAL	6
3.2. POBLACIÓN OBJETIVO.....	7
3.3. FUENTE DE INFORMACIÓN Y FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN.....	9
4. ÁRBOL DEL PROBLEMA	11
5. ÁRBOL DE OBJETIVOS	12
5.1. ANÁLISIS DE AFECTACIONES DIFERENCIADAS	12
6. VINCULACIÓN CON LA PLANEACIÓN NACIONAL DEL DESARROLLO	14
7. DISEÑO OPERATIVO.....	15
7.1. MODALIDAD PRESUPUESTARIA.....	16
7.2. UNIDADES RESPONSABLES	17
7.3. BIENES Y SERVICIOS	18
7.4. REGISTRO DE POBLACIÓN ATENDIDA	18
8. ANÁLISIS DE SIMILITUDES, COMPLEMENTARIEDADES Y DUPLICIDADES.....	20
9. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	211
10. ANÁLISIS PRESUPUESTAL.....	22



Datos de identificación del Programa presupuestario (Pp)

Ramo	13
Modalidad del Pp	k
Clave del Pp	019
Denominación Pp	<i>Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros</i>

1. Introducción

[La historia del transporte ferroviario en México, relata sus orígenes desde 1837, con el otorgamiento de una concesión para un ferrocarril que debía construirse entre el puerto de Veracruz en el Golfo de México y la Ciudad de México; sin embargo, no fue hasta el siglo XX cuando la sociedad comenzó a experimentar, los cambios y modernidades entre las que se encontraba este tipo de transporte, pues fue en la época del Porfiriato, cuando se alentó el desarrollo ferroviario con concesiones generosas que incluían subvenciones públicas para la construcción de diversas líneas de ferrocarril. El nacionalismo de la administración de Porfirio Díaz llevó a crear una nueva corporación paraestatal, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la cual se constituye en el año de 1908 al fusionar en una sola compañía los dos grandes sistemas del Ferrocarril Central Mexicano y del Ferrocarril Nacional Mexicano.

Durante el periodo de la Revolución Mexicana el sistema ferroviario experimentó un desmesurado deterioro a causa de su abandono, por lo que es nacionalizado entre 1929 y 1937. Los años posteriores de la época de nacionalización de los ferrocarriles en México fueron marcados por dificultades financieras por parte de FNM, acumulando déficit operativo en 1991. En 1995 se inició el proceso de reestructuración, al permitir la entrada de capital privado al ámbito ferroviario en busca de su renacimiento y expansión. El 2 de marzo de 1995 se publica en el DOF la reforma al párrafo cuarto del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el cual considera a los ferrocarriles como área prioritaria, a fin de permitir la participación de los sectores social y privado en dicha actividad, mediante el otorgamiento de concesiones, asignaciones y permisos.

El 12 de mayo se promulga la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en donde se estipula que las vías permanecerán bajo el dominio de la federación quien por medio de licitaciones otorgará concesiones que no excedan de 50 años, por lo que al concluir estas, las vías regresarán a la nación.

En 19 de octubre de 1999 se constituyó la empresa de participación estatal mayoritaria denominada "Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V. (FIT) cuyo objeto es la operación y explotación de las vías férreas, prestación del servicio de transporte ferroviario y de servicios auxiliares. El 29 de diciembre de ese mismo año el gobierno federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, asignó al FIT el título para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec.



Actualmente el Gobierno de México cuenta con diversos proyectos y programas prioritarios diseñados para apoyar a los más necesitados y reactivar la economía nacional desde abajo y para todos. Por el bien de todos, primero los pobres; dentro de los cuales resalta el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT).

En México el 56.3% del volumen de la carga se mueve en autotransporte, mientras que en otros países similares o emergentes utilizan preferentemente otros modos de transporte como el ferrocarril. Existe un área de oportunidad para el desarrollo de otros medios de transporte que ofrezcan ventajas en cuanto a volumen transportado, tiempos de traslado y bajas emisiones. El objetivo del Programa Regional para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec es el de impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco, se modernizará el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec entre los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos. Este proyecto de gran magnitud es una forma de fortalecer y apoyar el camino hacia el desarrollo regional y nacional del pueblo mexicano, contribuyendo al desarrollo del Istmo de Tehuantepec con la modernización ferroviaria.

Las vías ferroviarias son un activo que requiere de un continuo mantenimiento y rehabilitación. El programa presupuestario K019 Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros se crea con en el fin de gestionar los recursos necesarios para proyectos de desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de las vías del ferrocarril. En 2011 la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) creó un programa con la misma clave presupuestaria y características similares para dar atención a las vías ferroviarias bajo su encargo.

En 2019 mediante el “Acuerdo por el que las empresas de participación estatal mayoritaria que en el mismo se indican dejan de estar coordinadas y agrupadas al ramo de Comunicaciones y Transportes”, publicado el 3 de diciembre en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el FIT dejó de estar coordinado por la SICT y pasó a convertirse en una entidad no sectorizada. Este cambio de sector se debió a que el FIT se incorporaba al Programa Regional para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Para sostener el funcionamiento del FIT se creó en el ramo de Entidades no sectorizadas el programa K019, este mantiene el objetivo de desarrollar y rehabilitar las vías férreas pero se orienta a las características específicas del trazo de las vías en el Istmo de Tehuantepec y el desgaste producido por éste.

El 14 de octubre de 2022 se publicó en el DOF el “Acuerdo por el que se agrupa al sector coordinado por la Secretaría de Marina, la entidad paraestatal denominada “Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.”. Debido a esta resectorización también fueron transferidos a la Secretaría de Marina los programas a cargo del FIT, entre ellos el K019.



Por otro lado, se creará el Corredor Multimodal que incluye el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, las carreteras y aeropuertos dentro del Istmo de Tehuantepec, el cual mejorará la conectividad de la región y favorecerá la oferta de servicios para los pueblos y comunidades del Istmo y generará menores costos y tiempos más cortos para movilizar bienes. El proyecto Tren Transístmico consiste en la conversión de la antigua ruta ferroviaria que comunica actualmente las ciudades de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca y que contribuya al desarrollo del Istmo de Tehuantepec y a la modernización de esos dos importantes puertos.

2. Definición del problema

La infraestructura ferroviaria del Istmo de Tehuantepec presenta condiciones operativas deficientes, resultado del desgaste acumulado, la falta de mantenimiento y modernización, y un trazo geográfico accidentado que limita su eficiencia y seguridad. Esta situación afecta directamente el desempeño del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), operador de las líneas Z, K y FA, que atraviesan regiones estratégicas del sur-sureste del país.

El problema ha sido identificado y validado mediante un análisis técnico respaldado por evidencia objetiva. En 2018, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), a solicitud de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), documentó las bajas condiciones operativas de la red ferroviaria asignada al FIT y su limitada participación en el volumen nacional de carga. Se observó un desequilibrio logístico: el volumen de entrada de carga hacia la región es 1.3 veces menor al volumen de salida, lo que refleja una infraestructura que no responde de manera adecuada a las necesidades logísticas del territorio.

Asimismo, el FIT reportó una de las mayores disminuciones en volumen de carga movilizada, con una caída del 23.3%, pasando de 300,000 toneladas en 2017 a 230,000 en 2018. Este descenso evidencia una incapacidad estructural de la red ferroviaria para competir con otros medios de transporte, como el autotransporte, y resalta la urgencia de intervenir sobre la infraestructura existente.

El análisis causal del problema, representado en un árbol de problemas, permite identificar las causas directas e indirectas, como el rezago tecnológico, la falta de inversión sostenida, la obsolescencia del marco regulatorio y la limitada cobertura de la red ferroviaria. De igual manera, se identifican los efectos inmediatos, como la baja movilidad de personas y mercancías, y los efectos de largo plazo, tales como el estancamiento económico regional y el incremento de costos logísticos.

La problemática impacta de forma diferenciada a territorios históricamente marginados del sur-sureste del país, lo que profundiza las brechas de desarrollo frente a otras regiones con infraestructura ferroviaria más moderna e interconectada. Esta situación limita la integración logística del país, reduce la competitividad regional y dificulta el cumplimiento de objetivos nacionales relacionados con la movilidad sostenible, el transporte intermodal y la equidad territorial.



En este contexto, resulta indispensable enfocar los esfuerzos institucionales en la rehabilitación, ampliación y modernización de la infraestructura ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, con un enfoque intermodal, eficiente y sostenible, que permita aprovechar las ventajas estratégicas de la región como nodo logístico entre los océanos Atlántico y Pacífico.

3. Análisis de poblaciones

La población objetivo del programa presupuestario K019 está conformada por:

- **Habitantes de la región sur-sureste** del país que requieren servicios de transporte público ferroviario para trasladarse entre localidades de difícil acceso.
- **Comunidades rurales e indígenas**, históricamente marginadas, con acceso limitado a transporte seguro, accesible y constante.
- **Usuarios frecuentes del transporte terrestre colectivo**, que enfrentan largos tiempos de traslado, inseguridad vial y altos costos en otras modalidades de transporte.
- **Trabajadores, estudiantes, comerciantes y población con actividades productivas o sociales** que requieren movilidad cotidiana entre los estados de Veracruz, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Campeche y Yucatán

3.1. Población potencial

Se identifica como población potencial a la infraestructura ferroviaria susceptible de conservación, mantenimiento y/o rehabilitación en el marco de las atribuciones del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), orientada al transporte de carga y pasajeros en el sur-sureste del país.

A nivel nacional, la red ferroviaria mexicana está compuesta por un total de 26,727 kilómetros de vías, distribuidos de la siguiente manera:

- 20,722 km corresponden a vías troncales y ramales (en su mayoría concesionadas),
- 4,450 km son vías secundarias, y
- 1,555 km pertenecen a particulares.

En el caso del FIT, la infraestructura ferroviaria directamente bajo su responsabilidad y operación comprende las siguientes rutas:

- Línea del Istmo de Tehuantepec: 207 km
- Línea Chiapas–Mayab: 1,537 km
- Total a cargo del FIT: 1,744 km



Esta red representa el universo técnico y operativo sobre el cual se pueden focalizar las acciones del programa presupuestario, en función de las necesidades de conservación, rehabilitación y modernización para mejorar la movilidad ferroviaria regional y nacional.

La unidad de medida para cuantificar esta población potencial es el kilómetro de vía férrea, siendo este el parámetro base para el diseño, ejecución y seguimiento de intervenciones sobre la infraestructura asignada al FIT.

3.2. Población objetivo

La población objetivo del Programa Presupuestario K019 está conformada por las personas usuarias del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y los actores económicos que utilizan o requieren el transporte ferroviario de carga, dentro del área de influencia de la infraestructura operada por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), particularmente en las líneas Z, K, FA y sus rutas conexas.

- Este grupo corresponde a un subconjunto de la población potencial, determinado con base en los siguientes criterios de elegibilidad:
- Residir o desarrollar actividades económicas en municipios atendidos por la red ferroviaria del FIT, o en localidades con estaciones activas para tránsito de pasajeros o carga.
- Requerir servicios de transporte ferroviario para satisfacer necesidades de movilidad interurbana (pasajeros) o de traslado de bienes y mercancías (carga), en condiciones seguras, regulares, accesibles y sostenibles.

Presentar limitaciones en el acceso a servicios de transporte eficientes, ya sea por insuficiencia de rutas, deterioro de la infraestructura existente o falta de alternativas intermodales.

Esta población objetivo será atendida de manera directa mediante la prestación o mejoramiento de servicios ferroviarios, conforme a las capacidades operativas del FIT, la cobertura geográfica de sus líneas activas y los proyectos de modernización, rehabilitación o ampliación contemplados en el marco del programa.

Caracterización de la población objetivo

La población objetivo presenta las siguientes características relevantes:

- Ubicación geográfica: Regiones sur y sureste del país, particularmente en los estados de Veracruz, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Campeche y Yucatán, dentro de la franja de influencia de las líneas ferroviarias asignadas al FIT.



- Condición socioeconómica: Predominantemente habitantes de zonas con altos niveles de marginación y rezago social, muchas de ellas identificadas como municipios prioritarios en los programas federales de desarrollo.
- Composición demográfica: Población diversa que incluye trabajadores del campo y sector informal, estudiantes, comunidades indígenas, adultos mayores, mujeres jefas de familia, y niños/as en edad escolar, todos con limitaciones de acceso a transporte público seguro, continuo y económico.
- Condición de vulnerabilidad: Alta dependencia de transporte público para actividades esenciales y bajos ingresos que restringen su acceso a otros medios de transporte más costosos o menos frecuentes.

Cuantificación de la población objetivo

La cuantificación de la población objetivo se basa en la cobertura estimada del servicio ferroviario de pasajeros en los tramos operados por el FIT, tomando en cuenta los municipios conectados y sus localidades adyacentes:

Esta población representa el universo que el programa tiene programado atender en el ejercicio fiscal, de acuerdo con su cobertura operativa, metas institucionales y disponibilidad presupuestal.

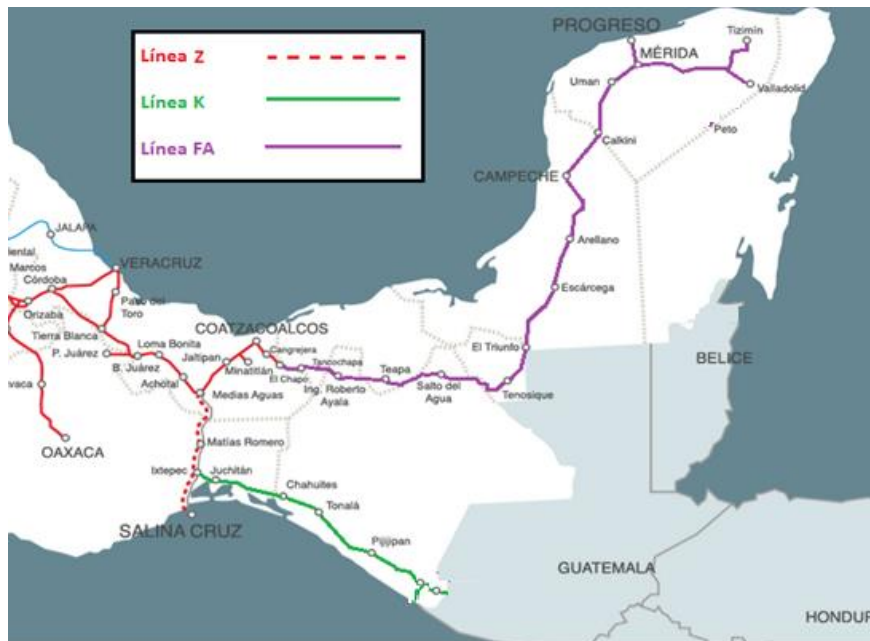
Criterio	Valor estimado
Número total de personas objetivo	1,200,000 personas
Unidad de medida	Personas usuarias del transporte ferroviario de pasajeros
Cobertura geográfica	70 municipios en 6 estados (Veracruz, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán)
Población indígena en zona de influencia	Aprox. 300,000 personas
Población en municipios con alta o muy alta marginación	Aprox. 650,000 personas
Usuarios estimados por segmento de ruta	30,000 a 100,000 personas por tramo operativo



3.3. Fuente de información y frecuencia de actualización

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 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.

La corrección de la curvatura y pendiente en 202.97 km en la Línea Z, así como los trabajos de obra para la conexión al Puerto de Salina Cruz en Oaxaca brindará los siguientes beneficios: otorgar mayor seguridad, mejorar la eficiencia operativa y los tiempos de recorrido, incrementar el volumen de toneladas netas transportadas anualmente y el ingreso operativo, así como dar accesibilidad y movilidad a los puertos que conecta esta línea. Los beneficiarios directos del proyecto son 555,690 habitantes de los municipios: Coatzacoalcos, Sayula de



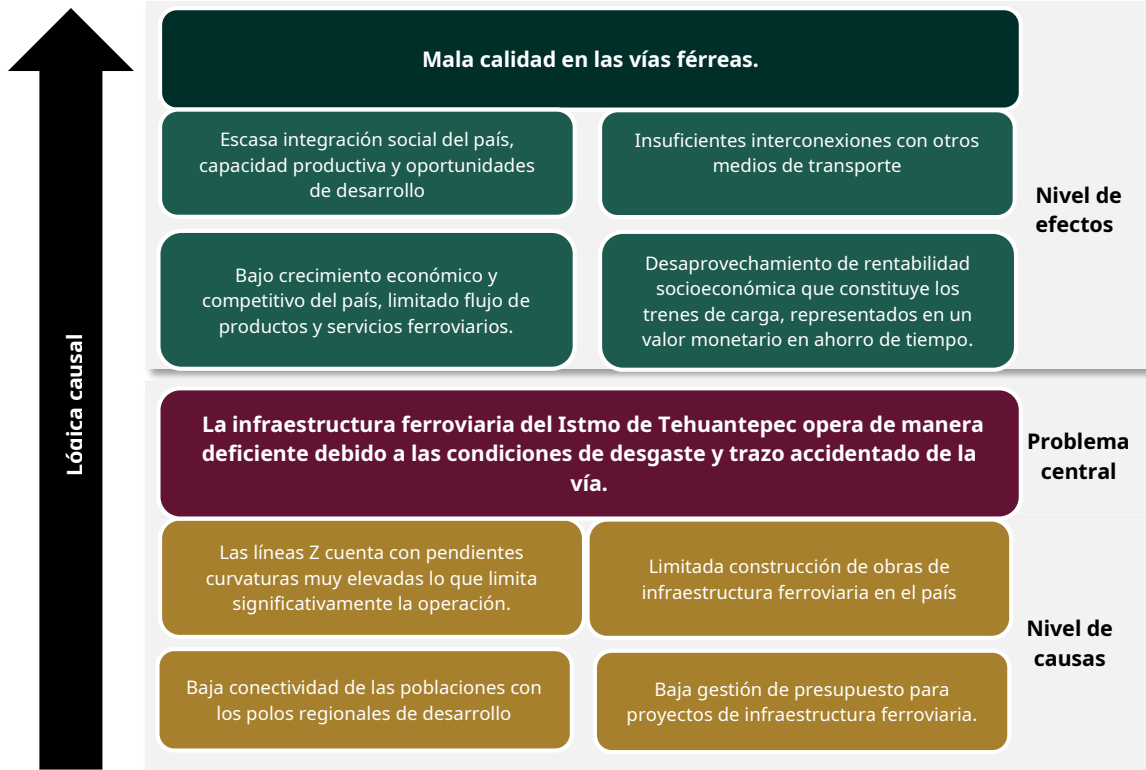
Alemán, Jesús Carranza, Matías Romero, Putla Villa de Guerrero, Ciudad Ixtepec, Juchitán de Zaragoza y Santo Domingo Tehuantepec; y de forma indirecta 20,141,153 habitantes de las entidades federativas: Veracruz de la Llave, Oaxaca, Chiapas y Tabasco.

Adicionalmente, el FIT será una opción sumamente atractiva para la industria de la región, al ofrecer el traslado de mercancías del Golfo de México al Océano Pacífico, de forma segura y eficiente; además de coadyuvar en la conectividad y el desarrollo económico del sur-sureste. En términos generales el presente proyecto contribuye al desarrollo del Istmo de Tehuantepec

Nombre completo del documento que sustenta la información	Estadística mensual del sector de infraestructura, comunicación y transporte
Nombre de la institución y área que genera, administra o publica la información	Secretaría de Infraestructura, Comunicación y Transporte
Año o periodo en que se emite la información	2018
Última fecha de corte de la información	Diciembre 2024
Página de internet o fuente en donde se ubica la información	Secretaría de Infraestructura, Comunicación y Transporte
Frecuencia de actualización de las poblaciones	Mensual



4. Árbol del problema





5. Árbol de objetivos



5.1. Análisis de afectaciones diferenciadas

La región sur-sureste del país, en la que opera el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), concentra importantes condiciones de desigualdad estructural que inciden en la forma en que diversos grupos de población experimentan el problema público asociado a la limitada disponibilidad de transporte ferroviario de pasajeros. Estas diferencias configuran un conjunto de afectaciones diferenciadas que justifican la necesidad de intervenciones específicas y que pueden alinearse con enfoques de igualdad, inclusión, género, interculturalidad y sostenibilidad presentes en los Anexos Transversales del presupuesto.

Grupos de población con afectaciones diferenciadas

Población indígena: Habita una proporción significativa del territorio por donde cruza la línea ferroviaria (principalmente en Oaxaca, Veracruz y Chiapas), y enfrenta mayores dificultades para acceder a servicios públicos, incluyendo transporte. La carencia de infraestructura y servicios adecuados limita su movilidad, acceso a la educación, salud y empleo.



- **Mujeres, particularmente jefas de familia:** Son quienes con mayor frecuencia asumen el traslado de hijos, personas mayores o enfermas. La ausencia de transporte accesible y seguro las expone a riesgos, limita su tiempo disponible para actividades productivas y reduce su autonomía económica.
- **Estudiantes:** En comunidades rurales, muchos estudiantes recorren largas distancias hacia centros educativos. La falta de transporte público regular y asequible afecta directamente su permanencia escolar, sobre todo en niveles medio superior y superior.
- **Personas adultas mayores y con discapacidad:** La falta de transporte ferroviario accesible impide su integración social y el acceso a servicios de salud especializados que solo existen en centros urbanos regionales.
- **Población en condiciones de pobreza:** Los habitantes de municipios con alta o muy alta marginación dependen en mayor medida de medios públicos de transporte. La inexistencia o ineficiencia del servicio ferroviario incrementa los costos de traslado y reduce sus oportunidades de desarrollo económico.

Afectaciones territoriales diferenciadas

Las zonas rurales dispersas y municipios con baja densidad de población presentan mayores niveles de aislamiento. Esto no solo limita la conectividad regional, sino que refuerza patrones de exclusión territorial. Municipios en Oaxaca, Veracruz, Chiapas y Campeche son los más afectados por la ausencia de transporte ferroviario de pasajeros, en contraste con zonas urbanas mejor conectadas.

Afectaciones al medio ambiente

En regiones sin infraestructura ferroviaria eficiente, el transporte terrestre a través de vehículos particulares o autobuses incrementa las emisiones de carbono y deteriora caminos rurales. El desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros podría ofrecer una alternativa sostenible, especialmente en áreas naturales protegidas o con ecosistemas frágiles como la región del Istmo.

El Programa Presupuestario K019 no solo atiende un problema estructural de conectividad en la región sur-sureste, sino que tiene un impacto diferenciado y significativo en grupos históricamente marginados. Reconocer y diseñar la intervención con base en estas afectaciones diferenciadas permitirá fortalecer su pertinencia, equidad, alineación con los derechos humanos y contribución al cierre de brechas sociales y territoriales.



6. Vinculación con la Planeación Nacional del Desarrollo

El Plan Nación de Desarrollo 2025 – 2030, 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. Aprovechando la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte, por lo anterior se vinculara a:

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 3.7.1 Incrementar la conectividad entre regiones para mejorar el acceso a comunidades aisladas y promover el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos, integrando el ordenamiento territorial con criterios de movilidad sustentable, segura, accesible e incluyente, que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo.

Estrategia 3.7.2 Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte para garantizar la movilidad de personas, bienes, servicios y turistas nacionales e internacionales, asegurando condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

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.

Estrategia 3.7.4 Incrementar la conectividad regional a través del transporte aéreo y marítimo, con el desarrollo de infraestructura y adquisición de equipamiento, para ofrecer servicios seguros, modernos y sostenibles, que cumplan con las normativas nacionales e internacionales y promuevan el dinamismo del sector turístico.

Programa Sectorial de Marina 2025-2030.

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 3.6 Optimizar el mantenimiento de los puertos y la seguridad de las vías navegables mediante acciones sistemáticas de dragado y levantamientos hidrográficos, para fortalecer el desarrollo portuario nacional.

Programáticamente, se encuentra vinculado de manera directa a las siguientes repúblicas y compromisos:

11.- República próspera y conectada; 11.7.- Fortalecer el transporte de carga por ferrocarril, 11.6.- Construcción de 3 000 km de nuevas líneas de trenes para pasajeros, 11.5.- Conclusión de la Línea K del Tren Interoceánico hacia la frontera con Guatemala.

Asimismo, programáticamente se encuentra vinculado de manera indirecta a las siguientes repúblicas y compromisos:

11.- República próspera y conectada, 11.4.- Implementación del transporte de carga en el Tren Maya.

AGENDA 2030 Y OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

En cuanto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, este Programa se encuentra vinculado con el Objetivo 8 “Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos”, Meta 3 “Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de empleo decente, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y alentar la oficialización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, entre otras cosas mediante el acceso a servicios financieros”, Submeta 1 “Actividades productivas”, Submeta 2 “Creación de Empleo decente”, Submeta 3 “Emprendimiento” Submeta 4 “Creatividad e innovación”, Submeta 5 “Oficialización y crecimiento de MiPyMES”, también se encuentra vinculado con el objetivo 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación”; 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”; Submeta 1 “Fomentar el desarrollo económico”, Submeta 2 “Fomentar el bienestar humano” Submeta 3 “Acceso equitativo y asequible a la infraestructura”.

7. Diseño operativo

El Programa presupuestal k019 “Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros” 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.

El Pp K019, tiene como principal actividad la conservación, /mantenimiento y/o rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT.

Concepto	Descripción
Nombre del Programa	Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros
Clave del Programa	K019
Ramo	13 Marina
Unidad Responsable	J3L-Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
Modalidad del Programa	k
Finalidad Asociada al Programa	Proyectos de inversión sujetos a registro en la Cartera que integra y administra la Unidad de Inversiones de la Subsecretaría de Egresos.
Función	Transporte
Subfunción	Transporte por ferrocarril
Actividad institucional	Ferrocarriles eficientes y competitivos

7.1. Modalidad presupuestaria

De acuerdo al Anexo 2 del Manual de Programación y Presupuesto 2025 Clasificación de Programas Presupuestarios El programa es de modalidad "K" Proyectos y programas de inversión sujetos a registro en la Cartera que integra y administra la Unidad de Inversiones de la Subsecretaría de Egresos, clasificados en proyectos de infraestructura económica, social, gubernamental, proyectos de inmuebles y otros; así como programas de adquisiciones, mantenimiento, protección civil, estudios de preinversión, ambientales y otros. dar acceso a los servicios que el Instituto pone a disposición del derechohabiente.



7.2. Unidades Responsables

J3L – FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, S.A. DE C.V.

Manual General de Organización (septiembre 2019)

A través del Pp se desarrolla la infraestructura de las vías ferroviarias a cargo del FIT.

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. es una empresa de participación estatal mayoritaria cuya misión y visión son:

Misión

Conservar bajo la rectoría del estado la vía general de comunicación constituida por la vía férrea del istmo de Tehuantepec, manteniéndola en condiciones óptimas de operación a fin de que coadyuve de manera eficiente al desarrollo económico y social del país; así como proporcionar derechos de paso a los ferrocarriles interconectantes con dichas vías generales de comunicación. Al mismo tiempo, cumplir a cabalidad con las obligaciones que se derivan de la imposición de modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab, así como la de proporcionar el servicio público de transporte ferroviario de carga en dichas líneas.

Visión

El FIT se ha propuesto ser una empresa que proporcione los derechos de paso en forma segura, eficiente, de manera competitiva y no discriminatoria a las empresas ferroviarias que cuenten con la concesión del servicio público de carga y/o de pasajeros, garantizando la seguridad y eficiencia en el tránsito de mercancías y personas por su territorio.

De igual manera, cumplir a cabalidad con el mandato de la SCT en el sentido de operar, explotar, mantener y proporcionar el servicio público de transporte de carga en las líneas férreas de Chiapas y del Mayab, durante el tiempo que la Secretaría lo juzgue conveniente.

Atribuciones de la Dirección General

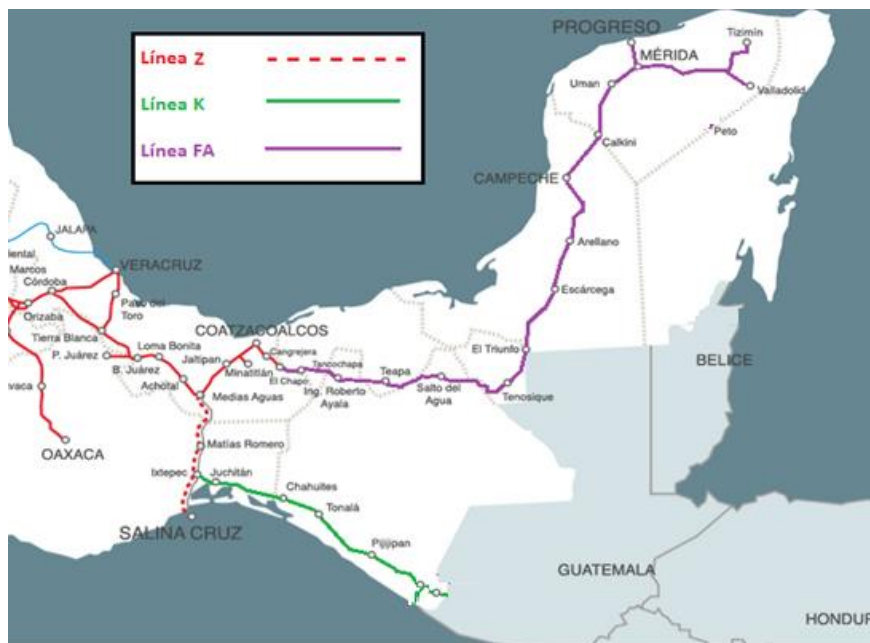
Representar, administrar y conducir, el ferrocarril dentro del marco de normas, políticas y lineamientos establecidos por la legislación aplicable con las Dependencias Federales y su propio Consejo de Administración, con la finalidad de hacer competitivos los servicios de transporte ferroviario en su modalidad de derechos de paso que se prestan a los concesionarios del servicio público de carga y pasajeros, con un eficaz y eficiente nivel de calidad, costo y seguridad, contribuyendo al desarrollo regional y garantizando la rectoría del Gobierno Federal en la región estratégica del Istmo de Tehuantepec. El FIT tiene como objeto social “la operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec y la prestación de servicios auxiliares”.



7.3. Bienes y servicios

Construcción, conservación/mantenimiento y/o rehabilitación de la infraestructura ferroviaria asignada al FIT, es decir, 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, 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”.

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.



7.4. Registro de población atendida

En el contexto del desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), el registro de la población atendida a través del proyecto ferroviario del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) representa un componente fundamental para el seguimiento y evaluación del impacto social del programa. Este registro permite identificar, caracterizar y monitorear a las personas y comunidades que han sido directa o indirectamente beneficiadas por los



servicios, obras, inversiones y actividades relacionadas con la modernización y operación del sistema ferroviario en la región.

El FIT, como parte medular del CIIT, tiene como objetivo impulsar la conectividad, dinamizar la economía regional y reducir las brechas históricas de marginación en los estados de Oaxaca y Veracruz. Para ello, se ha implementado un sistema de registro de población atendida que considera criterios demográficos, geográficos y socioeconómicos, permitiendo documentar el acceso de la ciudadanía a nuevos servicios de transporte ferroviario, empleo generado por la obra pública, programas de mitigación social, capacitaciones, y procesos de consulta e información a pueblos y comunidades indígenas.

Este registro incluye, entre otros elementos, datos desagregados por sexo, edad, localidad, pertenencia étnica, ocupación, y tipo de atención recibida (información, consulta, empleo, servicios de transporte, apoyos sociales, etc.). Asimismo, contempla la identificación de grupos prioritarios, como mujeres, jóvenes, adultos mayores y personas en situación de vulnerabilidad, a fin de garantizar una perspectiva de inclusión y equidad en el desarrollo del proyecto.

En el marco del desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) ha implementado un registro sistemático que permite identificar y monitorear a la población beneficiada por la modernización del sistema ferroviario.

- Principales resultados del registro de población atendida:
- Personas registradas: 46,300 habitantes atendidos directamente entre 2022 y 2024.
- Comunidades involucradas: 128 localidades en los estados de Oaxaca y Veracruz.
- Género: 51% mujeres, 49% hombres.
- Pertenencia étnica: 62% de los beneficiarios se identifican como integrantes de pueblos indígenas (zapoteco, mix)



8. 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
E038-Servicios de operación de la infraestructura ferroviaria	Secretaría de Marina	El movimiento de carga y pasajeros a través de las vías de la red ferroviaria asignadas al FIT presenta limitaciones para que se lleve a cabo de forma eficiente.	El movimiento de carga y pasajeros a través de las vías de la red ferroviaria asignadas al FIT cuenta con facilidades para que se lleve a cabo de forma eficiente.	El movimiento de carga y pasajeros a través de las vías de la red ferroviaria asignadas al FIT	Istmo de Tehuantepec	servicios para la operación y explotación de las vías	Complementariedad	El Pp E038 opera las vías desarrolladas por el Pp K019



9. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

10.	Nombre del Ramo	13 - Marina
Clave Pp	Nombre del Pp	K019 - Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros

Número	Objetivo del Pp	Nombre del Indicador	Método de cálculo	Tipo del indicador Estratégico/Gestión	UR responsable del indicador
1	Contribuir a la economía y transporte mediante la ejecución de proyectos de infraestructura y logística para el transporte ferroviario de carga y pasajeros en el Istmo de Tehuantepec y zonas de influencia.	Infraestructura de transporte y logística en el Istmo de Tehuantepec.	CTZ + SCZ + FIT Donde: CTZ: movimiento de carga anual de Coatzacoalcos. SCZ: movimiento de carga anual de Salina Cruz. FIT: movimiento de carga anual del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.	Estratégico	FIT
2	La infraestructura ferroviaria y logística del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec impulsa el desarrollo económico en la zona de influencia del Istmo de Tehuantepec.	Siniestros del Grupo II por tren-kilómetro.	Número de siniestros del Grupo II en el tiempo t / Suma de tren-kilómetro en el tiempo t.	Estratégico	FIT
3	Desarrollo y mantenimiento de obras de infraestructura del FIT.	Avance de obras de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura del FIT.	Número de obras de desarrollo y mantenimiento de infraestructura del FIT ejecutadas/Número de obras de desarrollo y mantenimiento de infraestructura del FIT programadas.	Gestión	FIT
4	Recursos financieros ejercidos para las obras de infraestructura del FIT.	Avance de la ejecución de recursos financieros para las obras de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura del FIT.	Monto de recursos ejercidos para las obras de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura del FIT / Monto de recursos programados para las obras de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura del FIT.	Gestión	FIT



11. Análisis presupuestal

El programa presupuestal E038 utiliza recursos de gasto de inversión provenientes del programa presupuestal K019 que permiten la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria. Las acciones de este programa permitirían asegurar que se cuente con la infraestructura en las mejores condiciones para prestar el servicio de transporte de carga, con lo que se podría potenciar la operación de la infraestructura asignada al FIT.

Recursos presupuestarios por capítulo de gasto

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	
2000 Materiales y suministros	
3000 Servicios generales	
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	
6000 Inversión pública	\$22,058,459,983.0
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	
8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
Total	\$22,058,459,983.0

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	100%
Otros recursos (Propios)	0
Total	100