

Programa Institucional

Tren Maya, S.A. de C.V.

2025 – 2030



Defensa

Secretaría de la Defensa Nacional



**TREN
MAYA**
TSÍMIN K'ÁAK



1. Índice

1. Índice.....	2
2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa.....	3
3. Siglas y acrónimos.....	4
4. Fundamento normativo.....	6
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo.....	8
6. Objetivos.....	20
6.1 Relevancia del objetivo 1: Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste.....	22
6.2 Relevancia del objetivo 2: Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional.....	24
6.3 Relevancia del objetivo 3: Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste.....	27
6.4 Vinculación de los objetivos al Programa Sectorial de la Defensa 2025-2030.....	29
7. Estrategias y líneas de acción.....	30
8. Indicadores y metas.....	48



2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en el Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus objetivos, estrategias y líneas de acción, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación de dichas acciones, el seguimiento, reporte y rendición de cuentas de las mismas, se realizarán con cargo a los recursos aprobados a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio respectivo.



3. Siglas y acrónimos

ANP: Áreas Naturales Protegidas.

ARTF: Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario.

DTU: Documentos Técnicos Unificados.

ENOE: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo.

ETJ: Estudios Técnicos Justificativos.

IAT: Índice de Averías Totales.

ICE: Índice de Competitividad Estatal.

IMCO: Instituto Mexicano para la Competitividad.

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

ISO: International Organization for Standardization.

MIA: Manifestación de Impacto Ambiental.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

PIB: Producto Interno Bruto.

PI: Programa Institucional.

PND: Plan Nacional de Desarrollo.

PNEA: Población No Económicamente Activa.

PSDN: Programa Sectorial de Defensa Nacional.



S.A. de C.V.: Sociedad Anónima de Capital Variable.

SEMARNAT: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

SFM: Sistema Ferroviario Mexicano.

TIC's: Tecnologías de la Información y Comunicaciones.

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

4. Fundamento normativo

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Los artículos 25 y 26, apartado “A” de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establecen que el Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y del sistema financiero para coadyuvar a generar las condiciones favorables para la productividad y el empleo; asimismo, que organizará un Sistema de Planeación Democrática de Desarrollo Nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación; sustentada en un Plan Nacional de Desarrollo al que se sujetarán los programas de la Administración Pública Federal.

El **artículo 134** de la Carta Magna, la **Ley Federal de Austeridad Republicana** y los lineamientos emitidos por el Ejecutivo Federal en la materia, sirven de base para ajustar las actividades que llevará a cabo esta Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, sectorizada a la Secretaría de la Defensa Nacional.

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria

En los artículos 16, 24 fracciones I y II, 26 y 27 fracciones I, II y III en materia de programación y presupuestación del gasto público federal para este Programa Institucional.

Ley de Planeación

El Programa Institucional de la empresa “Tren Maya, S.A. de C.V.”, fue integrado de conformidad con lo establecido en los artículos 9/o., 12/o., 14/o., fracción II, **artículo 17/o., fracción II** y en los artículos 22, 24, 26 bis, 27, 29 párrafo tercero, 31 y 32, los Criterios para la Gestión, Evaluación y Actualización de los Programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y en su Guía, emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.



Este Programa Institucional se elabora y organiza alineado al PND 2025-2030, en los puntos centrales del nuevo consenso nacional que permitirán consolidar un modelo de desarrollo económico, ordenamiento político y convivencia entre los sectores sociales, incluidos en los 100 compromisos del Gobierno de la República, así como el Programa Sectorial de Defensa Nacional 2025-2030.

El PI "Tren Maya" 2025-2030, se sustenta en los ejes generales y transversales del PND 2025-2030: Desarrollo con bienestar y humanismo; Economía moral y trabajo; Desarrollo sustentable; Igualdad sustantiva y derechos de las mujeres e innovación pública para el desarrollo tecnológico nacional; derechos de la comunidades indígenas y afromexicanas, así como en los objetivos y estrategias derivados de éstos.

Ley Federal de las Entidades Paraestatales

Artículo 46/o., que hace referencia a la alineación estratégica de los objetivos de los programas de las entidades paraestatales con los objetivos de la Coordinadora de sector correspondiente; el artículo 47/o., que establece que las entidades paraestatales deberán sujetarse a la Ley de Planeación, al PND y a los programas sectoriales correspondientes y el artículo 48/o., que establece que el programa institucional constituye la asunción de compromisos en términos de metas y resultados que debe alcanzar la entidad paraestatal.

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Artículo 1/o. que tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares; así como el artículo 6/o., que establece la atribución de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base en el Plan Nacional de Desarrollo y a los Planes Sectoriales respectivos.

5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

El Gobierno de México, a través del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2025-2030, establece la programación para los próximos años, con el objetivo de consolidar la transformación del país mediante un modelo de desarrollo que promueve el bienestar, la justicia social y la sustentabilidad. El PND reafirma el compromiso de gobernar con honestidad, democracia, eficiencia y con una visión humanista, para fomentar un crecimiento económico basado en el trabajo digno y una economía moral. En este sentido, el Plan subraya la importancia de garantizar que los beneficios del progreso sean distribuidos equitativamente entre todos los mexicanos.

Aunque la misión del Tren Maya tiene relación directa o indirecta con todos los ejes generales y transversales, es en el Eje General de Economía moral y trabajo, en el que se refiere de manera explícita a esta empresa y al sistema ferroviario del país:

- A. En materia de infraestructura, se ampliará el Tren Maya a Puerto Progreso, en Yucatán, y en sus más de mil 500 kilómetros será también tren de carga.
- B. Se terminará la línea K del Tren Interoceánico, que va de Ixtepec a Ciudad Hidalgo, frontera con Guatemala.
- C. Se construirán más de 3 mil kilómetros de trenes de pasajeros, de Ciudad de México a Pachuca, de Ciudad de México a Nuevo Laredo, de Ciudad de México a Nogales, así como de Ciudad de México a Veracruz.
- D. Los trenes de pasajeros significan desarrollo regional, empleos, turismo y prosperidad compartida.



El Plan Nacional de Desarrollo también recoge los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, que se agrupan en 14 Repúblicas; es en la **XI: República Próspera y Conectada**, donde se mencionan los compromisos que refieren directamente al Tren Maya y al fortalecimiento del Sistema Ferroviario:

76. Construcción de línea del Tren Maya a Progreso.

77. Implementación del transporte de carga en el Tren Maya.

80. Fortalecer el transporte de carga por ferrocarril.

Estos compromisos son parte de un esfuerzo nacional para fortalecer la conectividad y en general, la infraestructura del país; por ejemplo, se modernizará el Puerto de Altura de Progreso, Yucatán, para aumentar su capacidad y se construirá la línea del Tren Maya hacia Progreso para conectarlo con el resto de la región y el país, que permita convertirlo en una puerta al comercio internacional.

Al implementar el servicio de carga de Tren Maya, se conectarán puertos y aeropuertos, ciudades y polos de desarrollo industrial para impulsar el crecimiento económico del país.

Estas acciones se enmarcan en un esfuerzo por construir proyectos estratégicos de infraestructura que fortalezcan la seguridad nacional, promuevan la industrialización inclusiva y sostenible, además de contribuir al desarrollo económico y social del país.

Al igual que el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, este Programa Institucional retoma los principios del Humanismo mexicano al ajustar su acción institucional y de su personal a un esfuerzo por hacer realidad para el Sureste del país la prosperidad compartida; austeridad republicana, es decir; no puede haber gobierno rico con pueblo pobre; honradez y honestidad; actuar desde los puestos públicos del pueblo y para el pueblo; mantener el principio de libertad como esencia de la democracia; el cuidado del medio ambiente; la igualdad sustantiva



entre hombres y mujeres; aportar para la soberanía nacional; y ser un elemento incluyente para todos los mexicanos sin clasismo o racismo.

El proyecto está alineado con los Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030; en 2019 se firmó un acuerdo marco entre ONU Hábitat y el Gobierno de México, a través de FONATUR para el “Desarrollo Integral Territorial y Urbano de la Región Sureste de México-Corredor Regional Tren Maya”. Este acuerdo fue en respuesta al Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, para reducir la desigualdad y la pobreza en las comunidades y actuar por la acción climática y mejora del entorno urbano; en este sentido, el trabajo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en relación con el Proyecto Tren Maya, busca asegurar que se convierta en motor inclusivo y asequible del crecimiento sostenible del Sureste de México.

Para la ONU la importancia del Proyecto Tren Maya se fundamenta en el hecho de que, por más de 3 mil años, los Mayas mantuvieron un contacto continuo a lo largo de 250,000 km de selva y llanura, convirtiéndose en una de las civilizaciones más relevantes de la humanidad; en la actualidad, las comunidades Mayas se encuentran fragmentadas y en aislamiento. La dispersión es causa y síntoma de pobreza, en tal sentido, la integración regional que promueve la UNESCO, debe partir del fortalecimiento de aquello que las comunidades de la zona tienen en común: su identidad cultural.

Entre las conclusiones de ONU Hábitat, destaca la proyección de que a 2030 se generarán 945 mil empleos gracias al impacto de Tren Maya en la economía de la región, lo que permitirá sacar de la pobreza a 1.1 millones de habitantes de los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, independientemente de otros factores para la reducción de la pobreza, por distintas variables económicas.



Rentabilidad mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales

El Tren Maya es una empresa estratégica que contribuye al **crecimiento económico y movilidad sostenible en el Sureste de México**, para capitalizar el auge turístico y mejorar la conectividad entre destinos emblemáticos, como las playas de Quintana Roo y los sitios arqueológicos de los cinco estados que recorre.

Esta infraestructura facilita el tránsito de visitantes, busca integrar mercados locales a los centros urbanos, atraer inversiones en turismo, logística y manufactura y empleos formales. Sin embargo, el éxito del Tren Maya depende de una visión integral: si bien moderniza la infraestructura y dinamiza la economía, su impacto será limitado sin políticas públicas que aborden desigualdades estructurales y promuevan la sostenibilidad ambiental y social.

El Sureste mexicano enfrenta importantes retos en términos de crecimiento económico. De acuerdo con los resultados publicados en 2024 por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), al menos 6,068 millones de habitantes en la región, están en situación de pobreza, especialmente en Campeche, Chiapas y Tabasco.

El Producto Interno Bruto (PIB) de los cinco estados que recorre el Tren Maya, en 2022, representaron el 9.11 % y el 9.32 % en 2023, según lo reportado por el INEGI en el Sistema de Cuentas Nacionales de México, entidades como Chiapas presentan los niveles más bajos de PIB per cápita del país. Estos rezagos están vinculados a la insuficiente conectividad, que ha limitado el acceso a servicios, la movilidad regional y el desarrollo de mercados locales.

La rentabilidad enfrenta un obstáculo estructural: la **baja diversificación productiva en el Sureste de México**. Aunque Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán cuentan con sectores relevantes como el petróleo, agricultura, turismo y minería, su economía sigue sustentada en actividades tradicionales.



De acuerdo con el Anuario Estadístico de la Producción Agrícola, en Chiapas, el café cereza sigue siendo una fuente principal de ingresos con más de 392 mil toneladas anuales, pero carece de cadenas de valor que aumenten su rentabilidad.

El Tren Maya conecta territorios históricamente aislados con rutas nacionales e internacionales. El proyecto abre nuevas oportunidades para pequeños productores, artesanos y comerciantes. Las estaciones del tren han sido diseñadas con espacios destinados a la venta de productos locales, lo que es congruente con la visión socialmente inclusiva del proyecto. Además, obras complementarias como caminos, ciclovías y pasos ganaderos han mejorado la movilidad interna.

En el sector turístico, el Tren Maya ha comenzado a descentralizar los beneficios. En 2024, la Región Sureste de México representó el 27.97 % del total de visitas turísticas del país (5,492,531 visitantes) destacando Quintana Roo y Yucatán como los estados más beneficiados, reportó el Sistema Institucional de Estadística de Visitantes.

En 2024, el Barómetro de Turismo Mundial de la ONU indicó que México es el sexto destino mundial de turismo internacional con una derrama de 32,956.3 millones de dólares.

Aunque los principales destinos turísticos en México son los de playa, las visitas a centros arqueológicos cobran cada vez mayor importancia ya que el Mundo Maya es una de las grandes civilizaciones antiguas de la humanidad. El Tren Maya toca precisamente los cinco estados que representan a México en esta cultura.

De los 35 lugares reconocidos como Patrimonio de la Humanidad con los que cuenta México, seis están dentro de los estados del Tren Maya (Ciudad fortificada de Campeche, antigua Ciudad Maya y bosques tropicales de Calakmul, Campeche; Palenque, Chiapas; Reserva Ecológica de Sian Kaán en Quintana Roo, así como Uxmal y Chichen Itzá en Yucatán) que junto con ciudades coloniales y los atractivos



naturales, constituyen un sistema turístico con un enorme potencial, que por primera vez está conectado por un medio de transporte eficaz y de calidad.

Este potencial nos permitirá alcanzar una movilización anual de 4 millones de pasajeros en 2030, lo que contribuirá a sufragar la totalidad de los gastos de estos trenes, al mismo tiempo que potencia la derrama económica de la región.

Entre 2022 y 2024, el transporte ferroviario de pasajeros en México presentó un crecimiento de 41 millones a más de 51.5 millones de pasajeros. Este incremento contempla los servicios del Tren Maya, que en 2024 transportó 695,356 pasajeros; solo por debajo del Tren Interurbano México-Toluca, con 4.4 millones de usuarios y al Suburbano con 46.14 millones de usuarios.

En cuanto al transporte de carga, actualmente los concesionarios y asignatarios que operan en el Servicio Ferroviario Mexicano (SFM) son: Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril y Terminal del Valle de México, Ferrosur, Kansas City Southern de México, y Línea Coahuila Durango. Tren Maya hasta el momento, no ha iniciado operaciones en el servicio de carga. En 2030 la meta es transportar al menos 4.7 millones de toneladas.

La inclusión del transporte de carga, como parte del servicio de Tren Maya, incrementará la eficiencia comercial y consolidará un entorno favorable para el desarrollo agroindustrial y comercial del Sureste.

Los trabajos para el servicio de carga se contemplan en dos etapas. En 2025-2026 se construirán las terminales multimodales de Cancún, Progreso y de intercambio de Palenque; así como el Centro de Distribución de Carga Poxilá; asimismo se contemplan 4 instalaciones de seguridad de la Guardia Nacional. De manera adicional se rehabilitará el tramo ferroviario que va de Poxilá a la Zona Industrial de Mérida, conocida como Línea FA, y el Libramiento Ferroviario del Centro de Distribución de Carga Poxilá a la Terminal Multimodal Progreso, que sumarán 70 kilómetros: 40 km de nuevas vías y 30 km de vías rehabilitadas.



Para la segunda etapa, entre 2026 y 2027, se prevé la construcción de los patios de operaciones de carga en Valladolid, Escárcega, Xpujil y Pomuch, la Terminal Multimodal Chetumal y las respectivas instalaciones de seguridad de la Guardia Nacional.

Operatividad de un sistema de transporte ferroviario eficiente y de calidad

Tren Maya es y será eficiente, seguro e innovador, contribuyendo a mejorar la competitividad de la región. La Región Sureste presenta contrastes; según el Índice de Competitividad Estatal (ICE) 2024 elaborado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), Yucatán, Campeche y Quintana Roo son estados de la región que se ubican a nivel medio-alto en el ámbito nacional, ocupando las posiciones número ocho, once y quince, respectivamente. Por su parte, Tabasco se encuentra en el nivel medio-bajo, en la posición veinte, mientras que Chiapas se sitúa en el nivel bajo, en la posición treinta. La primera posición la ocupa la Ciudad de México.

El 26 de abril de 2025, la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo dio banderazo al arranque de las obras del tren de carga del Tren Maya en Progreso, el cual contempla el desarrollo de nueva infraestructura ferroviaria destinada a establecer un centro estratégico de movilidad logística. Esta obra representa una oportunidad clave para mejorar la eficiencia del transporte de mercancías, con el objetivo de incrementar el flujo de carga hacia los mercados nacionales e internacionales.

Actualmente el puerto de Progreso es un nodo clave del comercio marítimo de altura en México, con una ubicación estratégica en la costa norte de Yucatán. Su ubicación facilita el comercio marítimo y el turismo, siendo la principal puerta de entrada a la región desde el Golfo de México. La Administración del Sistema Portuario Nacional presentó en 2024 el Informe Estadístico de los Puertos de México donde señaló que Progreso movilizó 8.4 millones de toneladas, ubicándose como el décimo puerto con mayor carga a nivel nacional. La carga sigue dominada por petróleo y derivados (43.3 %), seguida por granel agrícola



(32 %), graneles minerales (14.9 %), carga general contenerizada (7.4 %), general suelta (2 %) y otros fluidos (0.4 %). Las importaciones por comercio de altura aumentaron 32.1 %, mientras que las exportaciones disminuyeron 12.6 %.

Se establecerán 10 complejos logísticos: cinco terminales intermodales (Poxilá, Progreso, Cancún, Palenque y Chetumal), cuatro patios de operaciones y una espuela para combustibles, conectados por la vía férrea del Tren Maya.

La infraestructura del Tren Maya busca conectar regiones históricamente aisladas con los principales mercados, para ampliar el alcance de los productos locales e impulsar su valor agregado. El impacto en el PIB regional entre 2020 y 2023 pasó de 1,822,988 a 2,337,896 millones de pesos, con un crecimiento superior al 3.3 %, en gran parte, como efecto de la inversión relacionada con la construcción de Tren Maya y su inicio de operaciones.

Además del transporte de personas, el Tren Maya facilitará el movimiento de mercancías, cerrará brechas estructurales y posicionará al Sureste como un nodo logístico clave. Este enfoque reducirá costos, atraerá inversión y generará un efecto multiplicador en las economías locales, para lograr rentabilidad con desarrollo regional y nacional.

Impulsar al Tren Maya como un promotor de bienestar social y movilidad para el desarrollo del Sureste del país

La **delimitación territorial** de la empresa Tren Maya, con una extensión de más de 1,554 kilómetros de vía férrea que conecta a cinco estados del país, se despliega a lo largo de 5 entidades, 60 municipios, 347 localidades, impactando directamente a una población de casi 4 millones de personas. Esta vasta cobertura territorial, a la que se sumará la línea de carga de Progreso, sitúa al proyecto en una posición estratégica para detonar procesos de desarrollo regional de largo alcance.



La Región Sureste, conformada por Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, alberga a más de 13.6 millones de habitantes. De acuerdo con el INEGI en 2024, la población menor de 30 años fue del 48.3 % y la proporción de mujeres fue del 52.2 %.

De acuerdo con la publicación de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) en 2024, la región presenta una Población No Económicamente Activa (PNEA) de 4.2 millones de habitantes, mayoritariamente integrada por mujeres, lo que refleja una estructura económica desequilibrada y con baja integración de las mujeres al mercado laboral.

En el plano social, se inserta en una región con índices de pobreza, carencias sociales y rezago en acceso a servicios. A ello se suma la presencia significativa de población joven e indígena, con identidad étnica y la lengua maya como predominante. En el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI el 18.18 % de la población del Sureste se consideró indígena (2.37 millones) y 408 mil de ellos son monolingües. Chiapas es el estado con la mayor población indígena, con más de 1.4 millones de personas. Le siguen Yucatán con más de 525 mil hablantes, Quintana Roo con cerca de 205 mil, Campeche y Tabasco con poco más de 91 mil, respectivamente.

La lengua predominante en la Región Sureste es el maya, con 766,504 maya hablantes. Le siguen el tseltal, con 576,905 personas, el tsotsil con 538,775, y el ch'ol, con 250,086 hablantes, lo anterior con base en el Censo de Población y Vivienda 2020. Esto plantea la necesidad de un enfoque incluyente, que garantice mecanismos de consulta y promueva el respeto a los derechos humanos y a la identidad étnica y cultural de los pueblos indígenas.

Las condiciones sociales de atraso y desigualdad que persisten en el Sureste mexicano son también una oportunidad para que el Tren Maya, en congruencia con el principio del Humanismo mexicano de alcanzar la *prosperidad compartida*, *primero los pobres*, aporte a la profunda transformación de la Región Sureste de México, al facilitar la movilidad accesible, comunitaria y las posibilidades de



integración económica para las comunidades que forman parte de su entorno inmediato.

El Sureste mexicano es una de las regiones con mayor biodiversidad del país, donde convergen selvas tropicales, manglares, cenotes, ríos y Áreas Naturales Protegidas (ANP) de importancia mundial como Calakmul y Sian Ka'an. No obstante, también es una región vulnerable ante procesos de deforestación, degradación del suelo y eventos climáticos extremos como ciclones, inundaciones y sequías.

Cada estado presenta singularidades que requieren enfoques diferenciados. Campeche, con sus selvas y manglares, desempeñan un papel clave en la captura de carbono; Chiapas, con una gran riqueza hídrica, sufre de constantes declaratorias de emergencia; Quintana Roo, altamente dependiente del turismo, carece de un ordenamiento territorial efectivo; Tabasco, pese a su riqueza en agua superficial, enfrenta vulnerabilidades por su planicie inundable; y Yucatán, con miles de cenotes y un acuífero frágil, lidia con riesgos de contaminación.

Ante estos retos, las **acciones de mitigación frente al impacto ambiental** son un eje central de la empresa Tren Maya. A través de la presentación de Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA), Estudios Técnicos Justificativos (ETJ) y Documentos Técnicos Unificados (DTU) ante SEMARNAT, se realizan acciones de protección ambiental. Destacan programas como el rescate y reubicación de flora y fauna silvestre, la reforestación y el monitoreo de especies protegidas.

En total, se han ejecutado 208 programas ambientales y 1,252 medidas de mitigación, con resultados como la construcción de más de 1,579 obras transversales, incluidos pasos de fauna y sistemas de drenaje. La gestión hídrica también ha sido prioritaria, especialmente en la Península de Yucatán, con estructuras diseñadas para evitar la erosión del suelo y preservar los flujos naturales de agua.



En lo que respecta al manejo de residuos, Tren Maya, S.A. de C.V. ha asumido la responsabilidad operativa mediante un Programa Integral de Gestión de Residuos, basado en principios de economía circular. Este modelo prioriza la separación y valorización de residuos sólidos urbanos, apoyado por campañas de sensibilización y coordinación con los tres niveles de gobierno para su correcta disposición.

Las acciones de supervisión ambiental en campo, el monitoreo constante de la fauna y la verificación de zonas reforestadas, contribuyen a consolidar un modelo de gestión ambiental que cumple con la normatividad y es sostenible. Esto conjuga el desarrollo económico con la inclusión social y la conservación ambiental, en congruencia con el Humanismo mexicano que establece que *el desarrollo y bienestar del pueblo sólo puede fortalecerse con el cuidado del medio ambiente y los recursos naturales*.

Visión a largo plazo

Visión al 2030

En 2030, el Tren Maya contará con toda su flota operativa de 42 trenes de pasajeros, movilizando al menos a 4 millones de personas al año. Estará consolidado como un medio de transporte cotidiano para los habitantes de su delimitación territorial y de conexión multimodal con otros sistemas de ferrocarril, aeropuertos y sistemas de transporte local que lo convertirán en una opción de movilidad sostenible segura, accesible y conveniente.

Será un elemento de atracción y movilidad turística que ayudará a la región a ofrecer una red de atractivos de playa, sitios arqueológicos, reservas naturales y ciudades coloniales conectadas por un medio de transporte que cumple con altos estándares de calidad y comodidad para visitantes de México y de todo el mundo.

Tren Maya ofrecerá en 2030, un servicio de carga capaz de mover alrededor de 4.7 millones de toneladas de mercancías anualmente. Conectará el Puerto de



Altura de Progreso con el resto del país y ayudará a potenciar el desarrollo y la diversificación económica del Sureste.

La Región Sureste del país estará más integrada, mejor conectada, con una economía más diversa y una menor desigualdad social.

Además, se habrá dado cumplimiento a las acciones de mitigación y resarcimiento del impacto ambiental, por lo que tendremos más áreas reforestadas, sistemas de monitoreo para la protección de fauna y medidas de protección a las 18 áreas naturales protegidas cercanas al tren, que estarán interconectadas y consolidadas.

Visión al 2050

A largo plazo el Tren Maya se perfila como un referente internacional de transporte. Hacia 2050, se prevé que la empresa consolide alianzas estratégicas con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y con países centroamericanos, ampliando su capacidad en la movilidad de carga y pasajeros. Esta visión de expansión regional, basada en innovación ferroviaria y en el fortalecimiento económico local, posicionará al Sureste mexicano como un centro logístico de escala continental, con influencia directa en la competitividad nacional.

6. Objetivos

El Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 plantea un modelo centrado en la justicia social, el bienestar y la sustentabilidad, bajo los principios del Humanismo mexicano. En este contexto, la infraestructura se reconoce como un eje estratégico para consolidar una “República próspera y conectada”. Destaca la necesidad de una red intermodal de transporte que mejore la movilidad y la competitividad del país.

El Tren Maya aporta un circuito ferroviario de más de 1,554 kilómetros y 34 estaciones a lo largo de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán. El proyecto busca reducir los rezagos estructurales identificados en la región, mejorar la conectividad y ampliar la participación en los mercados nacionales e internacionales, particularmente mediante el transporte de carga vinculado a polos estratégicos como Puerto Progreso.

A partir del diagnóstico realizado, se definieron 3 objetivos estratégicos, 13 estrategias, 81 líneas de acción y 6 indicadores. El primer objetivo consiste en asegurar la rentabilidad de la empresa Tren Maya; el segundo se basa en una operación eficiente mediante la optimización de recursos, aumentar la satisfacción del cliente y mejorar su fidelidad y el tercero plantea consolidar a Tren Maya como empresa socialmente responsable, comprometida con el respeto a los derechos humanos, la protección del medio ambiente y la generación de valor compartido con las comunidades locales del Sureste del país.

Tren Maya se propone lograr estos objetivos en un contexto culturalmente diverso, en una región con infraestructura insuficiente y otros rezagos históricos a superar. Este Programa Institucional está alineado al PND 2025-2030 y a su vez al Programa Sectorial de la Defensa 2025-2030, de la siguiente manera:

Eje General 3. Economía moral y trabajo.

Objetivo 6 “Contribuir en la construcción de proyectos estratégicos que fortalezcan la capacidad de México para impulsar su desarrollo económico y social de manera sostenible.” del PSDN 2025-2030.

Objetivos del Programa Institucional del Tren Maya, S.A. de C.V. 2025-2030

1.- Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste.

2.- Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional.

3.- Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste.

6.1 Relevancia del objetivo 1: Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste

El Tren Maya es un proyecto estratégico que busca impulsar el crecimiento económico y el desarrollo sostenible en el Sureste de México, mediante la implementación de un sistema ferroviario eficiente y seguro, en el cual se pretende generar ingresos por transporte de carga, pasajeros, servicios complementarios y comerciales. Esto no solo contribuirá a la economía regional, sino que también fomentará la inversión privada y la creación de empleos.

En el mundo, los trenes de pasajeros tienen como objetivo impulsar estrategias amplias de conectividad y movilidad regional, que por sí mismas justifican la inversión de recursos.

El hecho de que se incremente el número de turistas que visitan nuestro país para conocer diversos puntos, conectados hoy por el Tren Maya, genera una derrama económica que no se limita a la venta de boletos, sino que beneficia a un gran número de empresas y familias que dependen del turismo.

Por otro lado, las comunidades se benefician por contar con un medio de transporte asequible, de calidad y que les permite llegar a centros de trabajo y de estudio con tarifas y tiempos competitivos.

Sin embargo, el Tren Maya bien administrado puede lograr su punto de equilibrio y generar ingresos para el Estado Mexicano, sobre todo cuando se suma el



servicio de transporte de carga. Ese es el objetivo que nos hemos planteado alcanzar, sin sacrificar el sentido social y ambiental de la empresa.

La rentabilidad del proyecto constituye un elemento fundamental para garantizar su viabilidad financiera y operativa a largo plazo, alineándose con los principios del Segundo Piso de la Transformación y del Humanismo mexicano. Estos promueven la construcción de infraestructura productiva y sostenible; la administración austera de los recursos y la gestión honesta de sus gobernantes y servidores públicos, es decir, no puede haber gobierno rico con pueblo pobre.

La diversificación de fuentes de ingreso –distribuidas en carga, turismo, transporte local de pasajeros y negocios complementarios– permitirá reducir significativamente la dependencia de recursos públicos. La aplicación estricta de los principios de austeridad republicana permitirá optimizar costos operativos y administrativos para alcanzar el punto de equilibrio financiero para el año 2030.

La adición del servicio de carga, la conexión a Progreso para enlazar el puerto de altura con el Sureste del país y a todo México y al mundo a través del Ferrocarril.

De acuerdo con información del Anuario Estadístico Ferroviario presentado por la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario (ARTF), el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga movilizó 132.69 millones de toneladas a nivel nacional en el año 2024, teniendo como productos transportados los siguientes: industriales 63.74, agrícolas 38.08 y el petróleo y sus derivados 17.14 millones de toneladas, respectivamente. Esto representa el 18.8 % del total de la carga que se transporta por vía terrestre en el país.

Tren Maya, mediante su infraestructura, representará una alternativa para diversificar la movilización de mercancías vía carretera en la Región Sureste. Esto permitirá la reducción de costos logísticos en beneficio de todas las actividades económicas y una oportunidad de negocio para que esta empresa alcance su punto de equilibrio.

6.2 Relevancia del objetivo 2: Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional

El Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, tiene como uno de sus objetivos el 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.

La estrategia 3.7.1 tiene una relevancia directa para el Tren Maya puesto que se propone: “Incrementar la conectividad entre regiones para favorecer la accesibilidad a comunidades aisladas, y promover el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos, integrando el ordenamiento territorial con criterios de movilidad sostenible, segura, accesible e incluyente, que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo”.

Además, la estrategia 3.7.3 plantea “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”.

En este mismo sentido, esta empresa forma parte de una visión de país mejor conectado, en la que se incluyen obras como la construcción del Aeropuerto Internacional de Tulum, Q. Roo, la ampliación del Puerto de Altura de Progreso, en Yucatán, la conexión del propio Tren Maya al Ferrocarril Interoceánico y, a través de él, a los puertos y polos de desarrollo de ese corredor y del resto del país.



Para cumplir con su función, el Tren Maya debe implementar un Sistema de Gestión de Calidad eficiente y adecuado para dar certeza a los usuarios acerca de la calidad y seguridad de los servicios.

En México 2024, se registraron 374,949 accidentes por carretera, de acuerdo con información presentada por el INEGI. En el sistema ferroviario, de acuerdo con el Pulso de Seguridad del Sistema Ferroviario Mexicano publicado por la ARTF, el Servicio de Transporte Ferroviario registró, un total de 1,567 reportes de siniestros ferroviarios. Lo que representa un accidente ferroviario por cada 300 accidentes terrestres.

Un reto del Tren Maya es implementar una cultura de gestión de calidad e innovación que permita la mejora continua en todos los procesos de la empresa. Este esfuerzo va a implicar la certificación de procesos clave para ofrecer garantía del cumplimiento de estándares de gestión administrativa, servicios, cuidado del medio ambiente y seguridad. Esto contribuirá a optimizar recursos, reducir riesgos, garantizar la continuidad del servicio y mejorar la experiencia del usuario.

El desarrollo de procesos estructurados y sistemas integrados de intermodalidad permite elevar los estándares de calidad, asegurar la rentabilidad del sistema y fomentar una movilidad segura, confiable y conectada.

Desde la perspectiva operativa, el Tren Maya ofrece ventajas competitivas significativas. En distancias largas el transporte ferroviario de carga resulta hasta 5 veces más eficiente que el autotransporte, lo que se traduce en importantes ahorros para las cadenas logísticas y de suministro.

La Región Sureste enfrenta problemas persistentes, como la falta de acceso adecuado a mercados amplios para productores locales, infraestructura logística deficiente y altos costos de transporte, que limitan la competitividad y las oportunidades para el crecimiento económico.



La red ferroviaria contará con modernas terminales intermodales en puntos estratégicos como Cancún, Palenque, Poxilá y Progreso, conectándose de manera sinérgica con el Tren Interoceánico para potenciar la exportación de productos agroindustriales y manufacturados.

El sistema de transporte ferroviario propuesto será eficiente, seguro e innovador, contribuyendo a mejorar la competitividad de la región al integrar servicios de pasaje y carga bajo una misma infraestructura, lo cual optimiza los recursos y reduce los costos logísticos.

El Tren Maya es un factor importante en la construcción de un país más y mejor conectado, lo cual es un elemento indispensable para lograr el México soberano, independiente, libre y democrático al que aspira el Humanismo mexicano.

6.3 Relevancia del objetivo 3: Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste

Tren Maya representa una oportunidad histórica para detonar el desarrollo del Sureste mexicano a partir de un modelo de movilidad sostenible, centrado en el bienestar social, la equidad territorial y el pleno respeto a los derechos humanos. Este objetivo responde al principio rector del Humanismo mexicano, que plantea la idea de que el crecimiento económico tiene que acompañarse de la protección al medio ambiente y el bienestar social.

Conforme a los resultados de pobreza en México en el año 2024 presentados por el INEGI de los más de 13.6 millones de habitantes, al menos 6,068 millones viven en situación de pobreza; de ellos, 1.94 millones en pobreza extrema, concentrándose principalmente en Chiapas, Tabasco y Campeche. Estos datos comparados con el año 2022, representaron una reducción del 6.6 %, equivalente a 771 mil. En relación con la pobreza extrema se redujo el 2.1 %, equivalente a 239 mil habitantes. La construcción y operación del proyecto Tren Maya, fue uno de los factores que ayudaron a esta disminución. Sin embargo, esta región sigue arriba del promedio nacional de pobreza, por lo que sigue siendo un tema de la más alta prioridad.

La pobreza por carencia de acceso educativo afecta a 3.41 millones de habitantes del Sureste. El Tren Maya, según la proyección de la ONU, permitirá incrementar en dos años el promedio de escolaridad en los municipios con estación para 2030.

La operación de Tren Maya tiene como finalidad ayudar al bienestar del Sureste, fomentando la economía local con criterios de sostenibilidad, que conecte



destinos turísticos, centros urbanos, zonas logísticas y reservas naturales a lo largo de la ruta de Tren Maya. Esta conectividad permitirá contar con una mayor cantidad de cadenas de suministro, facilitar el acceso a nuevos mercados para productores regionales, y ampliar la oferta de servicios esenciales como transporte, salud, educación y empleo digno.

Desde su planeación, el proyecto surgió bajo un enfoque de gestión ambiental que considera acciones relacionadas con medidas de mitigación ecológica, restauración de ecosistemas y adopción de energías limpias. En este sentido, el proyecto ha implementado más de 200 programas ambientales y ha ejecutado cerca de 1,200 medidas de mitigación, que incluyen la recuperación y reubicación de flora y fauna, la reforestación de zonas afectadas y la creación de corredores biológicos. Estas actividades corresponden al compromiso institucional que tiene Tren Maya con la conservación del patrimonio natural y el desarrollo sostenible.

El respeto de los derechos humanos y el pleno reconocimiento de los pueblos originarios constituyen un eje transversal del proyecto. A lo largo de todas sus etapas, se garantiza el diálogo abierto, la consulta y la participación de las comunidades, reconociendo la riqueza de su diversidad cultural. Con ello, Tren Maya se convierte en un instrumento de cohesión social y de transformación a nivel nacional, orientado hacia un modelo de desarrollo incluyente, respetuoso y sostenible.

6.4 Vinculación de los objetivos al Programa Sectorial de la Defensa 2025-2030

Tren Maya está alineado con el Objetivo 6 del Programa Sectorial de la Defensa, que busca **Contribuir en la construcción de proyectos estratégicos que fortalezcan la capacidad de México para impulsar su desarrollo económico y social de manera sostenible**. Además, los tres objetivos prioritarios que integran este Programa Institucional están en sintonía con este mismo propósito.

Objetivos del Programa Institucional del Tren Maya, S.A. de C.V. 2025-2030	Objetivos del Programa Sectorial de la Defensa 2025-2030	Estrategias del Programa Sectorial de la Defensa 2025-2030
1. Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste.	Objetivo 6 del programa.	Estrategia 6.3 del programa.
2. Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional.		
3. Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste.		

7. Estrategias y líneas de acción

Las estrategias diseñadas por Tren Maya para atender los problemas y retos identificados en el diagnóstico, permiten articular acciones y estrategias específicas y medibles que den certeza de los avances que se logren rumbo al cumplimiento de los objetivos.

Se plantean 13 estrategias y 81 líneas de acción en el marco de los tres objetivos prioritarios, que representan las actividades sustantivas que realizará la empresa Tren Maya, S.A. de C.V. para coadyuvar al cumplimiento de lo establecido en el PND 2025 - 2030 y el PSDN 2025 - 2030 conforme a las necesidades institucionales para contribuir al bienestar de la población del Sureste de México.

Estas estrategias están enfocadas en fortalecer la sostenibilidad financiera del Tren Maya mediante alianzas comerciales, expansión de servicios y optimización operativa; en garantizar un transporte confiable y seguro a través de infraestructura adecuada, estándares de calidad y conectividad intermodal; y en consolidar una operación comprometida con la transparencia, la inclusión, la protección del medio ambiente y el respeto a los derechos humanos.

La implementación efectiva de estas estrategias permitirá que el Tren Maya no solo sea un sistema de transporte eficiente, sino también un instrumento para mejorar la calidad de vida de las personas, dinamizar las economías locales y preservar el patrimonio natural y cultural del Sureste.

Objetivo 1. Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste

Estrategia 1.1 Impulsar alianzas estratégicas con socios comerciales nacionales e internacionales para potencializar los servicios que ofrece el Tren Maya

Línea de acción

1.1.1 Establecer convenios con socios comerciales locales, nacionales e internacionales, que permitan el incremento en el servicio de transporte de pasajeros.

1.1.2 Instaurar acuerdos comerciales con operadores logísticos, distribuidores y cadenas de suministro, para garantizar el uso continuo del servicio de carga ferroviaria, que contribuya a la mejora de la rentabilidad de la empresa.

1.1.3 Evaluar la segmentación de socios comerciales en los sectores estratégicos identificando las alianzas que contribuyan a la generación de una mayor demanda de servicios en el Tren Maya y potencializar en el mediano plazo su crecimiento.

1.1.4 Generar propuestas de valor personalizadas con paquetes de beneficios diferenciados para agencias de viajes, operadores logísticos y grandes empresas, que incluyan tarifas preferenciales, acceso prioritario o esquemas de lealtad, para aumentar la competitividad ante otras ofertas de mercado.

Línea de acción

1.1.5 Promover los servicios que presta el Tren Maya en eventos nacionales e internacionales, para el desarrollo de alianzas con nuevos socios comerciales.

1.1.6 Realizar un programa de seguimiento para la verificación en el cumplimiento de los acuerdos y compromisos entre el Tren Maya y sus socios comerciales, que permita establecer mecanismos para el fortalecimiento de alianzas.

1.1.7 Implementar estrategias comerciales y campañas promocionales permanentes, para aumentar el posicionamiento del Tren Maya como una opción atractiva y competitiva en el transporte de carga y pasajeros, que generen nuevos socios comerciales.

Estrategia 1.2 Impulsar el crecimiento de los servicios de pasajeros y carga, así como líneas de negocio para alcanzar su sostenibilidad operativa y financiera

Línea de acción

1.2.1 Fomentar estrategias para la innovación en los servicios y líneas de negocio, que permita la apertura de nuevas fuentes de ingresos y atraer mayor cantidad de usuarios.

1.2.2 Desarrollar una aplicación y una plataforma digital, que facilite a las agencias de viajes, tour operadoras y socios comerciales, acceder a los servicios que oferta la empresa, para beneficiar el desarrollo de negocios del Tren Maya.

1.2.3 Diseñar un sistema de evaluación continuo para el monitoreo por línea de negocio (de pasajeros, carga, turismo, servicios complementarios), que permita identificar áreas de bajo rendimiento y hacer ajustes en tarifas, frecuencias o promociones para mejorar la rentabilidad operativa.

1.2.4 Construir una red flexible de rutas que contribuya a la eficiencia del transporte ferroviario de acuerdo a la demanda de pasajeros, flujo de mercancías y necesidades regionales.

1.2.5 Ofrecer una variedad de frecuencias y horarios en cada servicio comercial que garantice la operación diaria de los trenes, para la satisfacción de la necesidad de los clientes.

1.2.6 Desarrollar un sistema digital para la gestión integral estadística de los servicios que oferta el Tren Maya, que favorezca a la identificación y atención de áreas de mejora en sus modelos de negocio.

Estrategia 1.3 Incrementar la oferta ferroviaria especializada para atender diferentes nichos de mercado

Línea de acción

1.3.1 Realizar estudios de mercado, que permitan la identificación de nichos con potencial en el sector ferroviario, para estructurar servicios especializados, acordes a las necesidades logísticas y de movilidad de las oportunidades potenciales de negocio.

1.3.2 Diseñar programas de lealtad que permitan incentivar a clientes frecuentes, empresas y agencias de viajes, a través de descuentos preferenciales y promociones exclusivas, para la construcción de una relación sólida con los usuarios del Tren Maya.

1.3.3 Desarrollar mejoras circunstanciales en la página de internet para que los usuarios del Tren Maya puedan seleccionar sus viajes según sus intereses, haciendo la oferta ferroviaria más especializada y atractiva.

1.3.4 Crear experiencias temáticas ferroviarias únicas (culturales, gastronómicas, arqueológicas y ecoturísticas) para fomentar el turismo sostenible e incluyente en el Sureste de México.

1.3.5 Implementar precios competitivos para empresas e instituciones a través de tarifas corporativas, descuentos por volumen, convenios y contratos con el objeto de promover el uso del tren para transporte de mercancías y movilidad de las personas.

Estrategia 1.4 Mejorar la eficiencia operativa y comercial del sistema ferroviario mediante tarifas dinámicas, optimización de rutas, simplificación de procesos y capacitación del personal

Línea de acción

1.4.1 Crear tarifas flexibles y atractivas basadas en la demanda, los patrones de compra y la estacionalidad para aumentar la afluencia de usuarios e ingresos de la empresa.

1.4.2 Promover y difundir la cultura ferroviaria de carga y pasajeros en México en función de los corredores logísticos y turísticos, para posicionar la imagen de Tren Maya.

1.4.3 Promover la revisión y simplificación de los procesos para optimizar tiempos y costos en la organización.

1.4.4 Implementar capacitaciones inherentes a las funciones del personal contratado para aumentar la productividad y cumplir la norma aplicable.

1.4.5 Realizar la atención médica prehospitalaria en puntos estratégicos para la valoración inicial de las urgencias médicas, con el objetivo de estabilizar y canalizar a otras instituciones de salud a los usuarios, pasajeros y/o personal de la empresa.

1.4.6 Generar boletines de alerta temprana y preventivos sobre riesgos hidrometeorológicos del temporal de lluvia y ciclones tropicales que pudiesen afectar la infraestructura, bienes y la operación del sistema ferroviario para salvaguardar la integridad de los pasajeros y personal del tren.

Objetivo 2. Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional

Estrategia 2.1 Coadyuvar en la construcción y operación de la línea del Tren Maya hacia Progreso para facilitar el transporte de carga y pasajeros desde y hacia ese puerto

Línea de acción

2.1.1 Contribuir en la implementación de la puesta en marcha del servicio de carga del Tren Maya con estándares técnicos y de gestión de calidad para el desarrollo económico y eficiencia logística de la región.

2.1.2 Fortalecer los principales corredores logísticos y puntos estratégicos en el Sureste para diseñar una red de rutas que maximice la eficiencia del transporte ferroviario y amplíe las operaciones de carga.

2.1.3 Implementar medidas de mitigación ambiental durante la construcción y operación del tren, para minimizar el impacto en ecosistemas sensibles y asegurar que el proyecto cumpla con la legislación ambiental y promueva la conservación del entorno.

2.1.4 Implementar precios competitivos a través de tarifas y descuentos por volumen y contratos a mediano y largo plazo, promoviendo el uso del tren para el transporte de mercancías y pasajeros, para atraer a nuevos clientes e incrementar la fidelidad de los usuarios.

2. 1. 5 Brindar asesoría legal sobre actos jurídicos que celebre la Entidad en materia de adquisiciones, arrendamientos, servicios, obra pública, permisos, fideicomisos, mandatos e infraestructura ferroviaria, para cumplir la legislación aplicable.

Estrategia 2.2 Ofrecer un servicio de transporte ferroviario que cumpla con altos estándares de calidad para garantizar la seguridad, eficiencia y eficacia

Línea de acción

2.2.1 Crear un Sistema Integral de Gestión basado en los principios de calidad total, mejora continua e innovación, para promover su adopción en toda la organización y orientado a la obtención de las certificaciones ISO en los procesos clave para un servicio de transporte ferroviario de calidad.

2.2.2 Establecer protocolos operativos basados en la normatividad y estándares nacionales e internacionales de calidad y seguridad para asegurar el buen funcionamiento y eficiencia del sistema ferroviario.

2.2.3 Generar un Sistema de Gestión de Calidad para el cumplimiento de estándares en la infraestructura ferroviaria, con el fin de garantizar su seguridad, eficiencia y confiabilidad operativa.

2.2.4 Fomentar en el personal la aplicación del Sistema de Gestión de Calidad para alcanzar la mejora continua a través de distintos medios de comunicación, difusión, sensibilización y/o capacitación.

2.2.5 Capacitar de forma continua al personal en protocolos de seguridad e higiene, salud en el trabajo, seguridad operacional, operativa y protección civil, para mejorar la seguridad de los trabajadores y pasajeros.

2.2.6 Establecer protocolos y programas de inspección regular del estado de la vía férrea, cruces y equipo ferroviario para la prevención de accidentes, asegurando la fiabilidad del servicio.

Línea de acción

2.2.7 Implementar planes y programas de mantenimiento preventivo y correctivo del equipo ferroviario e infraestructura para asegurar la confiabilidad del servicio.

2.2.8 Promover las verificaciones de control, calidad y aplicación de mejora continua a procesos con el objeto de asegurar condiciones óptimas del equipo y formación técnica del personal.

2.2.9 Contribuir en la creación de un Sistema de Gestión de Seguridad Integral, que permita prevenir riesgos, garantizar la protección de usuarios, trabajadores e infraestructura para asegurar una operación eficiente garantizando un servicio de calidad.

2.2.10 Establecer canales de atención y retroalimentación del usuario para identificar oportunidades de mejora en la experiencia del pasajero.

Estrategia 2.3 Consolidar el transporte intermodal para facilitar el traslado de personas y mercancías

Línea de acción

2.3.1 Impulsar la conectividad intermodal con otros proyectos estratégicos de la región, integrando estaciones del Tren Maya con prestadores de servicios turísticos y de transporte para su optimización e incremento de la movilidad de personas y mercancías.

2.3.2 Fomentar la colaboración entre empresas logísticas, gobiernos y transportistas para crear rutas y soluciones de transporte para facilitar el acceso a las estaciones y patios de intercambio.

2.3.3 Establecer alianzas entre el sector público y privado para financiar proyectos de infraestructura y modernización de sistemas de transporte intermodal.

2.3.4 Crear rutas intermodales para facilitar la circulación de personas y mercancías a través de diferentes modos de transporte (ferrocarril, marítimo, autobuses y camiones) para mejorar los servicios.

Estrategia 2.4 Implementar el mantenimiento preventivo y correctivo en la infraestructura ferroviaria para asegurar el funcionamiento sin fallas mecánicas del servicio

Línea de acción

2.4.1 Crear documentos técnicos para un mantenimiento seguro, eficiente y eficaz del equipo e infraestructura ferroviaria.

2.4.2 Establecer un proceso de verificación de cumplimiento de las normas, con el objeto de aplicarlas de manera consistente a los protocolos y asegurar la mejora continua.

2.4.3 Implementar tecnologías de monitoreo y diagnóstico integradas al Sistema de Gestión de Calidad para anticipar y prevenir fallas y mejorar la eficiencia de los mantenimientos preventivos.

2.4.4 Asegurar que se encuentren alineados los manuales de operación, mantenimiento y actualización de las matrículas ferroviarias, para garantizar la correcta gestión de los recursos y el funcionamiento eficiente y seguro del sistema con información relevante, precisa y efectiva.

2.4.5 Capacitar al personal operativo en los protocolos de calidad aplicables a la conducción y mantenimiento, para garantizar que el personal esté preparado para realizar tareas con los mejores estándares de calidad.

2.4.6. Revisar jurídicamente los proyectos normativos que sean remitidos por las unidades administrativas con el propósito de emitir una opinión jurídica, a efecto de que los actos de la entidad se encuentren alineados a las disposiciones legales vigentes.

Objetivo 3. Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste

Estrategia 3.1 Optimizar la gestión administrativa y operativa bajo principios de honestidad, transparencia y rendición de cuentas para fortalecer la confianza institucional

Línea de acción

3.1.1 Crear un mecanismo de verificación que asegure la correcta aplicación de los procesos de contratación pública y privada, para brindar certeza legal, transparencia y garantizar la operación ética y el uso responsable de los recursos otorgados.

3.1.2 Asegurar que, en materia de transparencia, protección de datos personales y rendición de cuentas, se garantice el acceso a la información pública para dar cumplimiento a la normativa vigente aplicable.

3.1.3 Fortalecer el Sistema de Control Interno con enfoque preventivo y correctivo para asegurar el uso eficiente y seguro de los recursos.

3.1.4 Fortalecer la gestión del gasto mediante la implementación de mecanismos de evaluación y seguimiento del desempeño presupuestal, para asegurar su alineación con los Programas Presupuestarios de Tren Maya, S.A. de C.V. y contribuir a la estabilidad financiera de la empresa.

Línea de acción

3.1.5 Realizar encuestas periódicas y estudios sociales para medir la percepción ciudadana sobre la gestión institucional e identificar áreas de mejora en los procesos administrativos y fortalecer la confianza pública.

3.1.6 Proporcionar asesoramiento a las áreas técnicas relacionadas con posibles conflictos que pudieran constituir casos contenciosos, para realizar una correcta defensa de los intereses legales de la empresa.

3.1.7 Aplicar un Sistema de Gestión de Casos Contenciosos mediante el seguimiento, monitoreo y actuación de los procesos judiciales y administrativos; juicios laborales, penales, ambientales y agrarios que afecten la esfera jurídica de la empresa para un manejo eficiente de los mismos.

3.1.8 Evaluar los costos de la empresa para implementar estrategias de eficiencia y promover el uso racional de los recursos en todas las áreas de operación y mejorar la gestión.

3.1.9 Verificar el correcto resguardo de los bienes muebles mediante el proceso de toma de inventarios para mantener el control de los activos de la empresa.

Estrategia 3.2 Crear valor compartido para beneficio social con comunidades locales aledañas a la ruta del Tren Maya

Línea de acción

3.2.1 Incrementar la participación de negocios locales vinculados con el Tren Maya, como artesanías, gastronomía, ecoturismo y otros para producir beneficios sociales a la población cercana.

3.2.2 Impulsar proyectos sociales, económicos y culturales que generen valor compartido con las comunidades ubicadas en la zona de influencia de la ruta del Tren Maya.

3.2.3 Otorgar espacios comunitarios en estaciones para promover arte, gastronomía y saberes tradicionales de las comunidades locales.

3.2.4 Establecer alianzas con gobiernos locales para el desarrollo de infraestructura complementaria y espacios comerciales en torno al Tren Maya.

3.2.5 Generar convenios en colaboración con universidades y centros de investigación, para contribuir a proyectos para el desarrollo de la región.

3.2.6 Crear un programa de vinculación permanente con las comunidades y productores locales, que maximice los beneficios económicos y sociales del proyecto para las localidades de la zona de influencia del Tren Maya.

Línea de acción

3.2.7 Implementar estrategias de relaciones públicas y vinculación social, mediante convenios con asociaciones, entidades y empresas no lucrativas para fortalecer la presencia del Tren Maya en la zona de influencia.

3.2.8 Impulsar la difusión del Tren Maya mediante alianzas estratégicas con dependencias y gobiernos locales, mediante mecanismos de colaboración interinstitucional para promocionar a la empresa.

3.2.9 Realizar estudios de percepción e impacto social y económico, en el área de influencia de Tren Maya, con el fin de proponer proyectos y/o acciones en beneficio del alcance de los objetivos institucionales.

Estrategia 3.3 Desarrollar un sistema ferroviario sostenible para reducir y mitigar su impacto ambiental

Línea de acción

3.3.1 Difundir los beneficios del uso de trenes eléctricos o híbridos, que minimizan el impacto ambiental para promover el uso de esta alternativa de transporte ambientalmente sostenible.

3.3.2 Promover la conservación y regeneración de ecosistemas aledaños a la infraestructura ferroviaria mediante procedimientos que permitan un aprovechamiento responsable para fomentar una mayor conciencia ambiental.

3.3.3 Implementar programas en materia de mejora ambiental para minimizar el impacto en la región y preservar la biodiversidad.

3.3.4 Establecer alianzas con instituciones académicas, organizaciones sociales y comunidades para la investigación y mitigación de impactos ambientales.

3.3.5 Incorporar tecnologías limpias y prácticas de eficiencia energética en la construcción y operación del Tren Maya, para mitigar su impacto ambiental.

Estrategia 3.4 Promover el respeto de los derechos humanos en la gestión del Tren Maya, para asegurar una operación inclusiva y libre de discriminación

Línea de acción

3.4.1 Contribuir en la contratación de personal con igualdad de oportunidades, especialmente en personas con discapacidad y población local de las estaciones aledañas a la ruta del Tren Maya para asegurar una operación inclusiva y libre de discriminación.

3.4.2 Capacitar al personal de la empresa en temas de igualdad, derechos humanos, respeto a las culturas de la región y prevención de violencia para ofrecer un servicio de transporte accesible y respetuoso.

3.4.3 Establecer protocolos de actuación que garanticen el trato digno, accesibilidad y atención a casos de discriminación del personal y la población usuaria, para contribuir al respeto de los derechos humanos.

3.4.4 Fomentar una cultura, clima organizacional y entorno laboral favorable basada en valores mediante talleres, campañas internas y sistemas de reconocimiento para contribuir a la sensibilización sobre la importancia del respeto a los derechos humanos.

3.4.5 Incrementar la señalética (braille, lengua indígena, etc.) para garantizar la accesibilidad e inclusión de la población en las estaciones, trenes y puntos de información.

Estrategia 3.5 Desarrollar herramientas tecnológicas para mejorar la experiencia de los usuarios

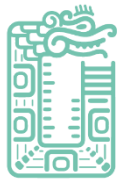
Línea de acción

3.5.1 Rediseñar la aplicación móvil oficial del Tren Maya que permita realizar además de la compra de boletos, dar seguimiento de rutas, horarios en tiempo real y atención al cliente para hacer más satisfactoria la experiencia de los usuarios.

3.5.2 Impulsar la innovación y aportación de conocimiento a través de acciones que promuevan la investigación, el desarrollo tecnológico para incrementar la productividad, eficiencia operativa y rentabilidad.

3.5.3 Elaborar análisis de riesgos, con base en la identificación de activos y procesos críticos en materia de TIC's para desarrollar estrategias de mitigación y gestión de riesgos reduciendo vulnerabilidades en la experiencia tecnológica.

3.5.4 Implementar sistemas de información digital en estaciones y trenes que proporcionen datos en tiempo real sobre horarios, conexiones, servicios y condiciones del viaje para mejorar la experiencia de los clientes.



**TREN
MAYA**
TS'IMIN K'ÁAK

8. Indicadores y metas

Indicador 1.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Índice de crecimiento en el transporte de pasajeros.					
Objetivo	Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste.					
Definición o descripción	Mide el incremento de pasajeros transportados por el Tren Maya en relación con el año base (2024). El indicador incluye los pasajeros clasificados conforme a las tarifas: Turistas nacionales e internacionales, locales y especiales. Conforme al SFM, el transporte de pasajeros por el Tren Maya se clasifica en la modalidad Especial Turístico.					
Derecho asociado	Derecho a la libertad de tránsito.					
Nivel de desagregación	Región Sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Chiapas, Campeche y Tabasco).	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.			
Acumulado o periódico	Periódico.	Disponibilidad de la información	Mayo posterior al ejercicio.			
Unidad de medida	Índice.	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre.			
Tendencia esperada	Ascendente.	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios del Tren Maya, S.A. de C.V.			
Método de cálculo	ICTP = (Pasajeros transportados ejercicio vigente / Pasajeros transportados línea base)					
Observaciones	ICTP = Índice de crecimiento en el transporte de pasajeros Un resultado mayor a 1 indicaría un incremento en la cantidad de pasajeros transportados respecto a la línea base, por el contrario, un resultado menor a 1, indicaría un decremento. Un resultado igual a 1, significa que no hubo cambio.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Pasajeros transportados ejercicio vigente.	Valor variable 1	695,356 pasajeros	Fuente de información variable 1	Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano Operativo de la ARTF.	
Nombre variable 2	Pasajeros transportados línea base.	Valor variable 2	695,356 pasajeros	Fuente de información variable 2	Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano Operativo de la ARTF.	
Sustitución en método de cálculo	ICTP = (695,356 / 695,356)					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	1		El resultado de 1 significa que no hay cambio, es decir es el valor correspondiente al año de referencia y a partir del cual se dará seguimiento al cumplimiento de las metas.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
4.602			Esto se puede interpretar como un incremento del 4.602 veces el transporte de pasajeros respecto al año base 2024.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	1
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1.726	2.876	3.221	3.682	4.027	4.602	



**TREN
MAYA**
TSÍIMIN K'ÁAK

Indicador 1.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Porcentaje de cumplimiento en el transporte de carga.					
Objetivo	Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste.					
Definición o descripción	Mide el cumplimiento de la proyección de la carga que será transportada por el Tren Maya.					
Derecho asociado	Derecho a la libertad de tránsito.					
Nivel de desagregación	Región Sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Chiapas, Campeche y Tabasco).	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.			
Acumulado o periódico	Periódico.	Disponibilidad de la información	Mayo, posterior al ejercicio.			
Unidad de medida	Porcentaje.	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre.			
Tendencia esperada	Ascendente.	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios del Tren Maya, S.A. de C.V.			
Método de cálculo	PCTC = (Toneladas movilizadas / Toneladas programadas a movilizar) * 100					
Observaciones	PCTC = Porcentaje de Cumplimiento en el Transporte de Carga.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Toneladas movilizadas.	Valor variable 1	ND	Fuente de información variable 1	Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano Operativo de la ARTF.	
Nombre variable 2	Toneladas programadas a movilizar.	Valor variable 2	ND	Fuente de información variable 2	Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios del Tren Maya, S.A. de C.V.	
Sustitución en método de cálculo	PCTC = (ND / ND) *100					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	ND		Tren Maya iniciará las operaciones del servicio de carga en el año 2027, por lo que el resultado en dicho año será considerado como línea base.			
Año	2027					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
100%			La programación de las toneladas a transportar se realizará al inicio de los ejercicios 2027 al 2030.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
NA	NA	100%	100%	100%	100%	



**TREN
MAYA**
TSÍIMIN K'ÁAK

Indicador 2.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	Índice Tolerable de Riesgo.				
Objetivo	Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional.				
Definición o descripción	Indicador que muestra el nivel de exposición a riesgos operacionales de la organización, a través del seguimiento consolidado de los principales sucesos ferroviarios con impacto en la seguridad, permitiendo anticipar desviaciones críticas, detectar tendencias emergentes y facilitar la toma de decisiones estratégicas en materia de seguridad ferroviaria.				
Derecho asociado	Derecho a la libertad de tránsito.				
Nivel de desagregación	Región Sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Chiapas, Campeche y Tabasco).	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.		
Acumulado o periódico	Periódico.	Disponibilidad de la información	Julio posterior al ejercicio.		
Unidad de medida	Incidentes por millón de trenes - km.	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre.		
Tendencia esperada	Descendente.	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación General de Seguridad y Circulación Ferroviaria de Tren Maya, S.A. de C.V.		
Método de cálculo	ITR = (Sucesos con Afectación Significativa a la Seguridad / Trenes - km) * 10 ⁶				
Observaciones	El Índice Tolerable de Riesgo (ITR) mide la frecuencia de los sucesos que, sin necesidad de haber derivado en un accidente, tienen un potencial significativo para afectar a la seguridad. Se centra exclusivamente en aquellos eventos cuya prevención depende de la gestión operativa directa del sistema ferroviario "Sucesos con Afectación Significativa a la Seguridad" (SASS).				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Sucesos con Afectación Significativa a la Seguridad.	Valor variable 1	32	Fuente de información variable 1	Atlas de Riesgos y Control de la Accidentalidad de Dirección de la Seguridad Operacional de Tren Maya S.A. de C.V.
Nombre variable 2	Trenes - km.	Valor variable 2	1,424,788	Fuente de información variable 2	Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario Mexicano de la ARTF.
Sustitución en método de cálculo	ITR = (32 / 1,424,788)*10 ⁶				



VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	22.459			Los valores presentados para la línea base en la variable 1 pertenecen a la documentación de control y estadístico de la Dirección de Seguridad Operacional y la fuente de información de la variable 2 es proporcionada por la Coord. Gral. de Mntto. de Equipo Ferroviario mismas que serán publicadas en el Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario Mexicano de la ARTF 2025.		
Año	1er. Semestre 2025					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
17.797				El valor presentado muestra la meta 2030, misma que refleja el cálculo obtenido considerando la disminución de la variable 1 Número de SASS y un aumento del 2 % en las circulaciones, incrementando considerablemente la variable 2 Trenes-km.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
23.000	21.850	20.758	19.720	18.734	17.797	

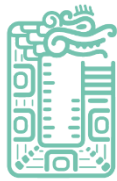
Indicador 2.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Índice de Averías Totales.					
Objetivo	Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional.					
Definición o descripción	Mide el grado de eficiencia de la operación ferroviaria al analizar qué tan común es que ocurra una avería en función de la distancia recorrida por los trenes.					
Derecho asociado	Derecho a la libertad de tránsito.					
Nivel de desagregación	Región Sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Chiapas, Campeche y Tabasco).	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.			
Acumulado o periódico	Periódico.	Disponibilidad de la información	Julio posterior al ejercicio.			
Unidad de medida	Averías por millón de trenes - km.	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre.			
Tendencia esperada	Constante.	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación General de Mantenimiento de Equipo Ferroviario del Tren Maya, S.A. de C.V.			
Método de cálculo	IAT = (Total de averías del tren / Trenes -km) * 10 ⁶					
Observaciones	IAT = Índice de Averías Totales En la operación del tren de pasajeros se presentan averías, es decir, situaciones en las cuales el tren no puede continuar o su marcha se ve afectada. Un menor índice de averías totales indica una mejor operación ferroviaria debido a que se presentan menos afectaciones en el servicio.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Total de averías de tren.	Valor variable 1	217	Fuente de información variable 1	Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios de la ARTF.	
Nombre variable 2	Trenes - km.	Valor variable 2	1,323,512.86	Fuente de información variable 2	Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario Mexicano de la ARTF.	
Sustitución en método de cálculo	IAT = (217 / 1,323,512.86) * 10 ⁶					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	163.96		--			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
≤163.96			--			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	≤163.96
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
≤163.96	≤163.96	≤163.96	≤163.96	≤163.96	≤163.96	



Indicador 3.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Emisión de gases de efecto invernadero por pasajero-kilómetro.					
Objetivo	Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste.					
Definición o descripción	En términos del impacto ambiental que puede generar el uso del transporte ferroviario, se pueden calcular los contaminantes que se generan a partir del uso de combustibles fósiles para el movimiento de los ferrocarriles. Este indicador nos permite conocer las emisiones de estos gases a la atmósfera por cada pasajero-kilómetro.					
Derecho asociado	Derecho a un ambiente sano.					
Nivel de desagregación	Región Sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Chiapas, Campeche y Tabasco).	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.			
Acumulado o periódico	Periódico.	Disponibilidad de la información	Julio posterior al ejercicio.			
Unidad de medida	gCO ₂ eq por pasajero-km.	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre.			
Tendencia esperada	Constante.	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación General de Estrategia Corporativa de Tren Maya, S.A. de C.V.			
Método de cálculo	EGEIPK = (Emisiones totales de gases de efecto invernadero / Pasajero-kilómetro)					
Observaciones	EGEIPK = Emisión de gases de efecto invernadero por pasajero-kilómetro El cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero considera únicamente el combustible consumido por el tren, sin contemplar otras fuentes de emisión relacionadas con la operación integral del sistema ferroviario. Un resultado por debajo de la meta programada se considera favorable.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Emisiones totales de gases de efecto invernadero.	Valor variable 1	15,454,914,090 gCO ₂ eq	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Estrategia Corporativa de Tren Maya, S.A. de C.V.	
Nombre variable 2	Pasajero-km.	Valor variable 2	237,187,244 Pasajero-km.	Fuente de información variable 2	Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario Mexicano de la ARTF.	
Sustitución en método de cálculo	EGEIPK = (15,454,914,090 / 237,187,244)					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	65.16		La información utilizada corresponde al periodo comprendido entre julio de 2024 y junio de 2025.			
Año	2024-2025					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
65.16			El valor de la meta establecida podrá estar sujeto a ajustes una vez que se considere el comportamiento de las emisiones durante el año 2025. Asimismo, es importante señalar que la entrada en operación de la catenaria en diversos tramos del proyecto podría influir significativamente en los niveles de emisión registrados, debido al cambio en la fuente energética para la tracción de los trenes.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	65.16
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
65.16	65.16	65.16	65.16	65.16	65.16	



**TREN
MAYA**
TS'ÍMIN K'ÁAK

Indicador 3.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Índice de crecimiento en el transporte de pasajeros locales.					
Objetivo	Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste.					
Definición o descripción	Mide el incremento de pasajeros con tarifa local transportados por el Tren Maya, con relación a los pasajeros locales transportados en el año base (2024). Se contempla como pasajero local a aquella persona que presente una identificación oficial que compruebe el nacimiento o residencia en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán o Quintana Roo.					
Derecho asociado	Derecho a la libertad de tránsito.					
Nivel de desagregación	Región Sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Chiapas, Campeche y Tabasco).	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.			
Acumulado o periódico	Periódico.	Disponibilidad de la información	Julio posterior al ejercicio.			
Unidad de medida	Índice.	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre.			
Tendencia esperada	Ascendente.	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios del Tren Maya, S.A. de C.V.			
Método de cálculo	ICTPL = (Pasajeros locales transportados / Pasajeros locales transportados en línea base 2024)					
Observaciones	ICTPL = Índice de Crecimiento de Transporte de Pasajeros Locales. Un resultado mayor a 1 indicaría un incremento en la cantidad de pasajeros locales transportados respecto a la línea base, por el contrario, un resultado menor a 1, indicaría un decremento. Un resultado igual a 1, significa que no hubo cambio.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Pasajeros locales transportados.	Valor variable 1	190,367	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios de Tren Maya, S.A. de C.V.	
Nombre variable 2	Pasajeros locales transportados en línea base 2024.	Valor variable 2	190,367	Fuente de información variable 2	Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano Operativo de la ARTF.	
Sustitución en método de cálculo	ICTPL = 190,367 / 190,367					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	1		El resultado de 1 significa que no hay cambio, es decir es el valor correspondiente al año de referencia y a partir del cual se dará seguimiento al cumplimiento de las metas.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
3.362			Esto se puede interpretar como un incremento del 3.362 veces el transporte de pasajeros locales respecto al año base 2024.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	1
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1.261	2.101	2.353	2.690	2.942	3.362	



Defensa

Secretaría de la Defensa Nacional



**TREN
MAYA**
TSÍIMIN K'ÁAK

