

Ramo 07

Defensa Nacional

sus objetivos y metas. Para fines de recolección de la información del logro de los objetivos establecidos en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y de las Fichas de Indicadores del Desempeño (FID), en los reportes se asocia únicamente a una Unidad Responsable. Por ello, para facilitar su identificación y consulta de la información del desempeño, a continuación se desglosan todas las Unidades Responsables que forman parte de cada Programa presupuestario.

Índice de Unidades Responsables por Programa Presupuestario con MIR o FID			
Clave Programa presupuestario	Nombre Programa presupuestario	Clave Unidad Responsable	Nombre Unidad Responsable
E015	Servicios Públicos de Transporte Masivo de Personas y Carga Tren Maya	H0M	Tren Maya, S.A. de C.V.
K019	Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros	H0M	Tren Maya, S.A. de C.V.

Primera Cadena de Alineación						
Programa						
7 Programa Sectorial de la Defensa Nacional 2025-2030						
Objetivo Prioritario						
6 Contribuir en la construcción de proyectos estratégicos que fortalezcan la capacidad de México para impulsar su desarrollo económico y social de manera sostenible						
Estrategia						
3 Mantener la supervisión en las actividades que desarrolla la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria sectorizada a Defensa Tren Maya para fortalecer la economía nacional mediante la prestación de servicios de calidad						
CLASIFICACION FUNCIONAL						
Finalidad		3-Desarrollo Económico				
Función		5-Transporte				
Subfunción		3-Transporte por Ferrocarril				
Actividad Institucional		11-Ferrocarriles eficientes y competitivos				
RESULTADOS						
NIVEL: Fin						
INDICADORES					METAS-AVANCE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	1.2
					Meta Anual Ajustada:	1.04
					Meta al Período	
INDICADORES					METAS-AVANCE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	66.67
					Meta Anual Ajustada:	66.67
					Meta al Período	
Tasa de variación de los usuarios del servicio de pasajeros	Los usuarios de los servicios de transporte terrestre en los estados de Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo mejoran su conectividad	[(Pasajeros trasladados en Tren Maya en el período t/Pasajeros trasladados en Tren Maya en el período t-1)-1]*100	Porcentaje	Estratégico - Eficiencia - Anual	Meta Ajustada al Período	
					Realizado al Período:	
					Avance % al Período:	
NIVEL: Componente						
INDICADORES					METAS-AVANCE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	95
					Meta Anual Ajustada:	95
					Meta al Período	45
					Meta Ajustada al Período	25
Porcentaje de personal capacitado que interviene en	Personal con capacitación actualizada para la prestación del servicio terrestre.	(Personal Capacitado/Personal Programado para recibir Capacitación) * 100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Semestral	Realizado al Período:	15.5
					Avance % al Período:	62
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	95
					Meta Anual Ajustada:	95
					Meta al Período	89.99978
					Meta Ajustada al Período	89.99978
Porcentaje de tramos de vía con calidad geometrica bien o aceptable	Conservación de la infraestructura de transporte terrestre realizada	Porcentaje de tramos de vía con calidad geométrica bien y aceptable= (Tramos con calidad bien y aceptable/Total de tramos evaluados)*100	Porcentaje	Gestión - Calidad - Semestral	Realizado al Período:	96.15
					Avance % al Período:	106.83
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	82.85
					Meta Anual Ajustada:	82.85
					Meta al Período	83.07
					Meta Ajustada al Período	83.07
Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio.	Servicio de transporte terrestre ofrecido.	Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio=(Sumatoria del Número de Viajes Logrados/Número	Porcentaje	Estratégico - Eficiencia - Semestral	Realizado al Período:	85.11
					Avance % al Período:	102.46

NIVEL: Actividad						
INDICADORES					METAS-AVANCE	
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	95
					Meta Anual Ajustada:	94.88
					Meta al Período	29.41
					Meta Ajustada al Período	14.70588
Índice de cumplimiento del plan de capacitación.	Implementación de programas de capacitación.	(Número de personas que completaron capacitaciones/número de personas programadas	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Trimestral	Realizado al Período:	14.71
					Avance % al Período:	100.03
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	100
					Meta Anual Ajustada:	100
					Meta al Período	50
					Meta Ajustada al Período	50
Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento.	Ejecución de programas de mantenimiento para la infraestructura de transporte ferroviario.	Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento= (km de vías férreas con mantenimiento / km de vías férreas programados	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Trimestral	Realizado al Período:	50
					Avance % al Período:	100
DENOMINACIÓN	OBJETIVOS	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	6
					Meta Anual Ajustada:	6
					Meta al Período	2
					Meta Ajustada al Período	2
Número de nuevos servicios comerciales de pasajeros.	Rutas eficientes de transporte terrestre.	Número de nuevos servicios comerciales	Servicio	Gestión - Eficacia - Semestral	Realizado al Período:	0
					Avance % al Período:	0
Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas						
Tasa de crecimiento del PIB regional.						
	Causa:					
	Efecto:					
	Otros Motivos:					
Tasa de variación de los usuarios del servicio de pasajeros						
	Causa:					
	Efecto:					
	Otros Motivos:					
Porcentaje de personal capacitado que interviene en las operaciones del Sistema Ferroviario.						
	Causa:	Durante el segundo trimestre de 2026 no se concretó la contratación del proveedor encargado de impartir la capacitación para la formación de maquinistas de camino de pasajeros, requerida para el proyecto de operación del servicio ferroviario de carga. Asimismo, la impartición de dicha capacitación se encuentra condicionada a la autorización, por parte de la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI), del Reglamento Interno de Transporte del Tren Maya con los alcances para el servicio de carga, prevista para los meses de agosto a septiembre de 2026. En consecuencia, las capacitaciones fueron reprogramadas para ser impartidas por el personal responsable del servicio de AT/OT de esta Entidad, situación que impidió alcanzar la meta establecida para el periodo.				
	Efecto:	La falta de contratación del proveedor especializado y la autorización pendiente de la documentación normativa por parte de la ATTRAPI limitaron la impartición de las capacitaciones dirigidas al personal técnico ferroviario durante el periodo, lo que derivó en un avance inferior al programado y en el incumplimiento de la meta establecida.				
	Otros Motivos:					
Porcentaje de tramos de vía con calidad geométrica bien o aceptable						
	Causa:	La Coordinación General de Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria realizó auscultaciones, recorridos de inspección geométrica, verificaciones in sitio y actividades de supervisión de la vía férrea, mediante las cuales se dio seguimiento al estado de la infraestructura y a las condiciones que inciden en su calidad. Como resultado, se identificó que la mayoría de los tramos mantienen condiciones favorables para la operación ferroviaria, registrándose una proporción de tramos con calidad geométrica clasificada como "bien" o "aceptable" superior a la considerada durante la programación de la meta.				

Efecto:	La infraestructura ferroviaria conserva condiciones geométricas adecuadas para su operación, favoreciendo la circulación segura de los trenes y la continuidad del servicio. Asimismo, las áreas que presentaron condiciones susceptibles de mejora fueron objeto de seguimiento y atención para preservar las condiciones de seguridad de la operación ferroviaria.
Otros Motivos:	
Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio.	
Causa:	La consolidación de la disponibilidad operativa de la infraestructura ferroviaria, así como la mitigación y eliminación de limitaciones temporales de velocidad, permitieron incrementar las circulaciones y optimizar la fluidez de los recorridos, logrando así un cierre superior a las proyecciones iniciales y superando la meta de viajes contemplada para el semestre.
Efecto:	Se logró mantener la oferta de viajes durante el primer semestre, estabilizando la Disponibilidad Global del Servicio en un nivel óptimo, generando un impacto favorable en la operación ferroviaria y garantizando la continuidad del servicio conforme a la cobertura programada.
Otros Motivos:	
Índice de cumplimiento del plan de capacitación.	
Causa:	El número de personas que concluyeron satisfactoriamente las capacitaciones programadas durante el periodo correspondió a la meta establecida, conforme a la calendarización del Plan Anual de Capacitación.
Efecto:	El cumplimiento de la meta contribuye al fortalecimiento de las competencias del personal y permite mantener la trayectoria prevista para el logro de los objetivos institucionales de capacitación.
Otros Motivos:	
Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento.	
Causa:	La Coordinación General de Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria ejecutó acciones orientadas a preservar las condiciones operativas y de seguridad de la vía férrea, mediante actividades de mantenimiento menor, atención de incidencias y acciones preventivas. En los tramos 1 al 4 se realizaron actividades de conservación y atención de incidencias, mientras que en los tramos 5, 6 y 7 las actividades de mantenimiento se ejecutaron conforme al Convenio Específico de Colaboración celebrado con el Agrupamiento de Ingenieros Felipe Ángeles.
Efecto:	El cumplimiento de la meta permitió conservar las condiciones operativas y de seguridad de la infraestructura ferroviaria. Asimismo, las actividades de mantenimiento fueron complementadas con recorridos de inspección mediante unidades Hi Rail, contribuyendo a la identificación oportuna de incidencias para su atención.
Otros Motivos:	
Número de nuevos servicios comerciales de pasajeros.	
Causa:	Durante el primer semestre de 2026 no fue posible implementar los nuevos servicios comerciales permanentes programados, debido a que la operación ferroviaria se mantuvo con una oferta de 20 servicios diarios, inferior a los 30 servicios considerados para la programación anual. Lo anterior obedeció a la conclusión gradual de la infraestructura ferroviaria, la disponibilidad de sistemas ferroviarios y de personal operativo, factores que limitaron la capacidad para ampliar la oferta comercial. Asimismo, la difusión de información relacionada con un presunto hundimiento en el tramo 5 del Tren Maya y el cierre temporal de la zona arqueológica de Chichén Itzá incidieron en el comportamiento de la demanda durante el periodo, por lo que se priorizó la consolidación de los servicios existentes.
Efecto:	No fue posible alcanzar la meta programada para el periodo en cuanto a la implementación de nuevos servicios comerciales de pasajeros permanentes, por lo que la ampliación de la oferta ferroviaria se difiere para periodos subsecuentes, conforme a la disponibilidad operativa y al avance en la consolidación del servicio.
Otros Motivos:	
Justificación de los ajustes a las metas	
Tasa de crecimiento del PIB regional.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	Contexto macroeconómico
Trimestres que presentaron ajustes:	4
Justificación de ajustes en la Meta anual:	Ajuste derivado de la actualización del ITAEE publicada por el INEGI, la cual modifica los valores base del cálculo. Se actualiza la meta para mantener la medición alineada con información oficial vigente y asegurar consistencia metodológica.
Tasa de variación de los usuarios del servicio de pasajeros	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de personal capacitado que interviene en las operaciones del Sistema Ferroviario.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de tramos de vía con calidad geométrica bien o aceptable	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	

Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Índice de cumplimiento del plan de capacitación.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	4
Justificación de ajustes en la Meta anual:	Los cursos sujetos a contratación se encuentran en fase de adquisición, lo que reprograma su ejecución hacia el segundo semestre. Los cursos sin costo continúan, pero representan una proporción menor del plan. Se
Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Número de nuevos servicios comerciales de pasajeros.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	

*Los Programas presupuestarios pueden ser ejecutados de manera conjunta por diversas Unidades Responsables para el cumplimiento de sus objetivos y metas. No obstante, para fines de recolección de la información del logro de los objetivos y metas establecidos en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), en los reportes se asocia a una Unidad Responsable. Por ello, para facilitar la identificación de las Unidades Responsables, se puede consultar el Análisis Funcional Programático Económico de cada Ramo del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2026.

Elabora

Lic. Rosario Castillo Cepeda

Gerencia de Programación y Evaluación Presupuestal

Autoriza

Tte. Cor. C.P. Ret. Elodia Carvajal Yañez

Enc. Coord. Gral. de Finanzas

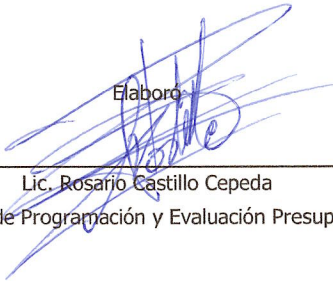
Programa					
7 Programa Sectorial de la Defensa Nacional 2025-2030					
Objetivo Prioritario					
6 Contribuir en la construcción de proyectos estratégicos que fortalezcan la capacidad de México para impulsar su desarrollo económico y social de manera sostenible					
Estrategia					
1 Coadyuvar en la construcción de infraestructura que tienda al desarrollo económico y social del país					
RESULTADOS					
Unidad Responsable*:			HOM-Tren Maya, S.A. de C.V.		
INDICADORES			METAS-AVANCE		
DENOMINACIÓN	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	69.67
				Meta Anual Ajustada:	58.82
				Meta al Período	
				Meta Ajustada al Período	
Porcentaje de avance de obras de infraestructura de las terminales de carga	Promedio ponderado de avance de obras= Sumatoria del porcentaje de avance de las obras de infrestructura transferencia de carga/Numero de infraestructuras de	Porcentaje	Estratégico - Eficacia - Anual	Realizado al Período:	
				Avance % al Período:	
DENOMINACIÓN	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	100
				Meta Anual Ajustada:	100
				Meta al Período	33.96
				Meta Ajustada al Período	33.96
				Meta al Período	
				Meta Ajustada al Período	
Porcentaje de incremento en tramos ferroviarios funcionales.	Porcentaje de incremento en tramos ferroviarios funcionales= [(Km funcionales al cierre del ejercicio / Km funcionales al inicio) - 1] * 100	Porcentaje	Estratégico - Eficacia - Anual	Realizado al Período:	
				Avance % al Período:	

DENOMINACIÓN	MÉTODO DE CÁLCULO	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA	Meta Anual Programada:	100
				Meta Anual Ajustada:	100
				Meta al Período	
				Meta Ajustada al Período	80.95
				Realizado al Período:	80.95
Porcentaje de avance en la Adquisición de equipo tractivo y de arrastre.	Porcentaje de avance en la adquisición de equipo tractivo y de arrastre = (Unidades adquiridas/Unidades programadas) * 100	Porcentaje	Gestión - Eficacia - Semestral	Avance % al Período:	100
Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas					
Unidad Responsable: HOM-Tren Maya, S.A. de C.V.					
Porcentaje de avance de obras de infraestructura de las terminales de carga					
Causa:					
Efecto:					
Otros Motivos:					
Porcentaje de avance financiero de obras ferroviarias.					
Causa:	El avance financiero acumulado fue superior al programado debido a que los atrasos registrados en la ejecución de la obra y en los procesos administrativos entre los Consorcios Constructores y las Residencias de Obra ocasionaron la concentración de pagos y la reprogramación financiera durante el periodo, impactando la distribución originalmente prevista de los recursos para el ejercicio fiscal 2026.				
Efecto:	El resultado registrado generó un avance financiero superior al previsto para el periodo, derivado de la concentración de pagos pendientes del ejercicio fiscal 2025 con los Consorcios Constructores y las Residencias de Obra, lo que requirió ajustar la programación financiera y la calendarización de los recursos para el resto del ejercicio fiscal, sin modificar el objetivo del proyecto.				
Otros Motivos:					
Porcentaje de incremento en tramos ferroviarios funcionales.					
Causa:					
Efecto:					
Otros Motivos:					
Porcentaje de avance en la Adquisición de equipo tractivo y de arrastre.					
Causa:	El avance registrado corresponde a la recepción de 51 plataformas intermodales de las 63 unidades programadas para el ejercicio, conforme al calendario de suministro previsto para el periodo reportado.				
Efecto:	La incorporación de las plataformas intermodales permite avanzar en la conformación de la infraestructura y el equipamiento necesarios para la futura puesta en operación del servicio ferroviario de carga, conforme a la programación establecida.				
Otros Motivos:					

Justificación de ajustes a las metas	
Unidad Responsable: HOM-Tren Maya, S.A. de C.V.	
Porcentaje de avance de obras de infraestructura de las terminales de carga	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	4
Justificación de ajustes en la Meta anual:	Se amplió el alcance de obra por requerimientos técnicos y operativos, incrementando el universo de infraestructura a ejecutar. Se ajusta la meta para mantener consistencia entre el avance físico y el nuevo alcance autorizado.
Porcentaje de avance financiero de obras ferroviarias.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de incremento en tramos ferroviarios funcionales.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	
Trimestres que presentaron ajustes:	
Justificación de ajustes en la Meta anual:	
Porcentaje de avance en la Adquisición de equipo tractivo y de arrastre.	
Tipo de ajuste en la Meta anual:	Otros motivos (explicar en el campo de justificación)
Trimestres que presentaron ajustes:	2 y 4
Justificación de ajustes en la Meta anual:	Ajuste derivado de la no recepción en 2025 de 51 plataformas intermodales por retrasos logísticos atribuibles al proveedor. Se actualiza la meta conforme a las entregas efectivamente realizadas para reflejar el avance real.

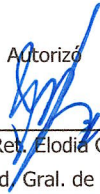
*Los Programas presupuestarios pueden ser ejecutados de manera conjunta por diversas Unidades Responsables para el cumplimiento de sus objetivos y metas. Para fines de recolección de la información del logro de los objetivos y metas establecidos en la Ficha de Indicadores del Desempeño (FID), en los reportes se asocia a una o más Unidades Responsables, que no necesariamente representan la totalidad de ellas. Por ello, para facilitar la identificación de las Unidades Responsables, se puede consultar el Análisis Funcional Programático Económico de cada Ramo del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2026.

Elaboró



Lic. Rosario Castillo Cepeda
Gerencia de Programación y Evaluación Presupuestal

Autorizó



Tte. Cor. C.P. Rey Elodia Carvajal Yañez
Enc. Coord. Gral. de Finanzas