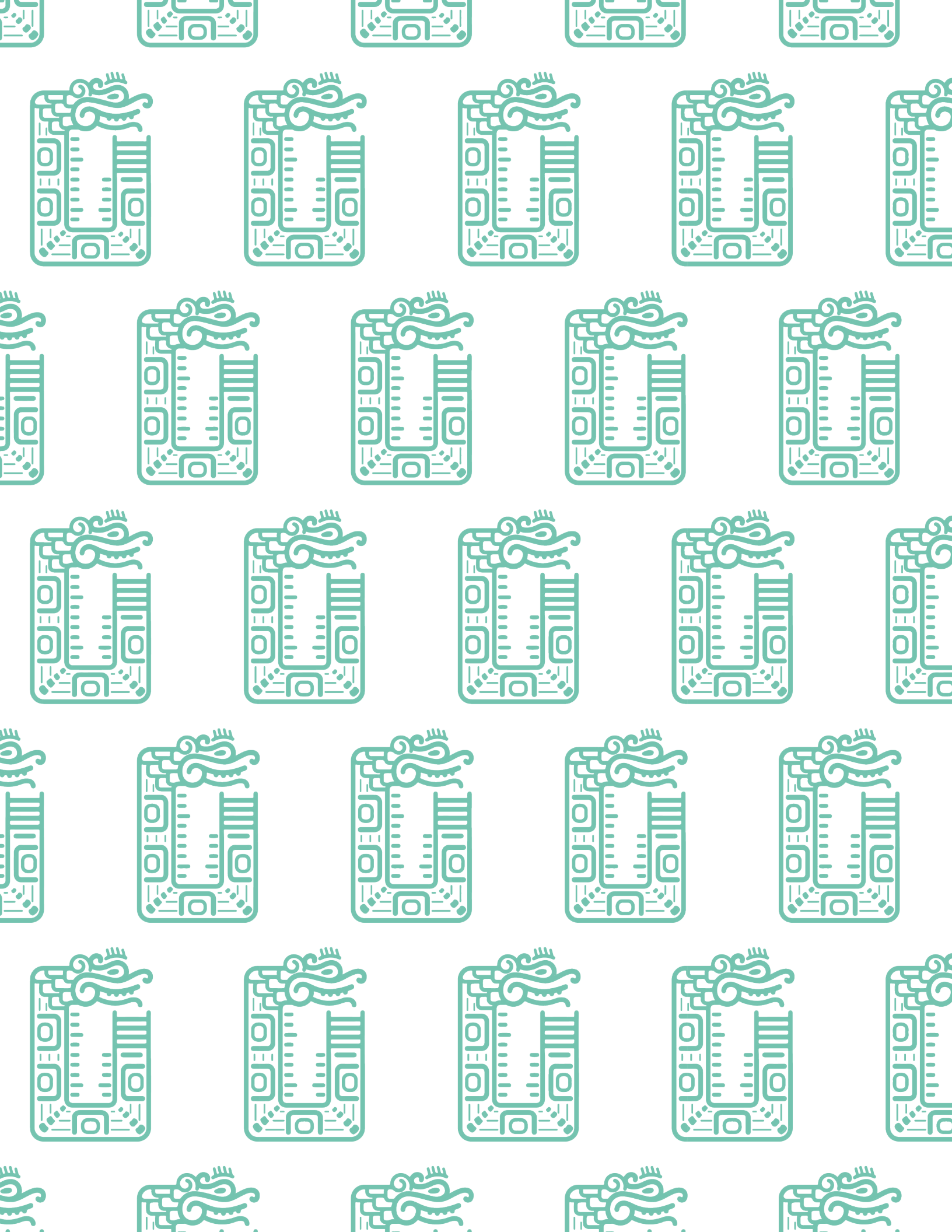


Programa Anual de Trabajo 2026

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





**Unidad de Estrategia Corporativa y Comercial.
Coordinación General de Estrategia Corporativa.
Dirección de Planeación Estratégica.**

CONTENIDO





Marco institucional y organizacional **1**

Presentación
Marco jurídico
Identidad Tren Maya
Organigrama
Despliegue de personal
Nuestra empresa

Planeación estratégica empresarial **13**

Modelo de Planeación Estratégica de Tren Maya
Composición del Programa Anual de Trabajo

Análisis estratégico **21**

FODA
Diagnóstico

Formulación estratégica **39**

Congruencia y alineación estratégica
Definición de objetivos anuales
Mapa estratégico
Estrategias

Definición de indicadores **55**

Indicadores tácticos
Indicadores concurrentes
Matriz de alineación de indicadores

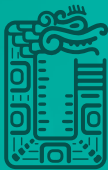
Glosario **67**

1



Marco institucional y organizacional





**TREN
MAYA**

TSÍMIN K'ÁAK

Presentación

La viabilidad de los grandes proyectos de nación no reside solo en su infraestructura, sino en el rigor de una planeación que **está transformando** la visión estratégica en resultados tangibles, ordenados y auditables para el pueblo de México.

En ese contexto, el documento que hoy se pone a disposición del público constituye la hoja de ruta estratégica para la consolidación del sistema ferroviario más relevante del México contemporáneo.

Este Programa Anual de Trabajo (PAT) 2026 es el testimonio de la responsabilidad administrativa con la que en **Tren Maya ejecutamos** la custodia de este patrimonio nacional, ofreciendo a la ciudadanía la certeza de una gestión que reconoce en el servicio público su más alta vocación y en la transparencia su estándar irrenunciable.

El año 2026 no representa un ciclo ordinario en el calendario de este proyecto; representa nuestra maduración técnica y operativa en pleno despliegue. Tras una etapa de esfuerzos monumentales dedicados a la infraestructura con el respaldo del Estado mexicano, a través del Gobierno de México, **implementamos** hoy un periodo de transición estratégica: el paso de la edificación a la consolidación de un servicio de excelencia.

De esta forma, este programa, más que un cumplimiento de normativa burocrática, **es el eje rector que guía nuestras operaciones diarias**, donde la eficiencia, la rentabilidad y la sostenibilidad son los pilares que aseguran la permanencia de esta inversión en beneficio de las próximas generaciones.

La filosofía de **Tren Maya** parte de una convicción fundamental que encabeza la Administración Pública Federal: el manejo de los recursos de la nación exige una ética profesional absoluta. Por ello, este programa se fundamenta en un modelo de inteligencia colectiva que supera las estructuras tradicionales, a través de una **colaboración transversal donde cada área ejecuta sus funciones** como parte de un sistema de sincronía total.

En esta empresa, tal como lo representa la Secretaría de la Defensa Nacional —dependencia a la cual estamos sectorizados—, la disciplina administrativa es nuestra mayor fortaleza; es el andamiaje que sostiene la viabilidad del proyecto a largo plazo y la garantía de que cada decisión técnica **está respaldada** por una gestión que honra la confianza depositada por la ciudadanía en esta gran obra de transformación.

Bajo esta premisa, el Programa Anual de Trabajo 2026 **establece las acciones precisas** para consolidar al **Tren Maya** como un sistema de movilidad con sentido humano que asume la seguridad ferroviaria y la mejora continua como normas supremas. Nuestra eficiencia encuentra su verdadera razón de ser en la calidad del servicio: cada proceso **que optimizamos** en el escritorio se traduce en un viaje más seguro, puntual y digno para el usuario. Al consolidar nuestra presencia en el territorio, **estamos cumpliendo** con el compromiso ineludible de preservación de los corredores biológicos y el respeto al entorno, demostrando que el desarrollo regional es inseparable de la justicia ambiental y el bienestar social.

La magnitud del **Tren Maya** no se mide únicamente en la extensión de sus vías, sino en la profundidad de la transformación que genera en el alma del sureste mexicano. Al **poner en marcha de forma sistemática** este Programa Anual de Trabajo 2026, reafirmamos que nuestra labor trasciende la técnica para convertirse en un acto de justicia social y en un motor de esperanza.

Estamos convencidos de que la modernidad y el respeto a nuestras raíces pueden caminar en un mismo sentido, y que la disciplina con la que hoy **estamos administrando** este proyecto es la semilla de un México más integrado, equitativo y orgulloso de su capacidad para construir su propio destino.

Finalmente, este documento es un llamado a la unidad y al compromiso compartido por el bien de la patria. Quienes formamos parte de esta institución entendemos que somos depositarios de una confianza histórica que nos obliga a la excelencia sin concesiones.

Con la mirada puesta en el horizonte y la firmeza en el cumplimiento del deber, **avanzamos con pasos firmes** hacia la consolidación de un legado que pertenece a cada mexicana y mexicano. **El Tren Maya** es ya una realidad palpitante, y el PAT 2026 es nuestra promesa de que este esfuerzo colectivo seguirá recorriendo el camino del orden, la eficiencia y el amor por nuestra tierra hacia las próximas generaciones.

Porque todas y todos, ¡somos Tren Maya!

Director General de Tren Maya, S.A. de C.V.
Mtro. Oscar David Lozano Águila



Marco jurídico

El Programa Anual de Trabajo (PAT) de Tren Maya, S.A. de C.V. se elabora en observancia del marco jurídico y normativo aplicable en materia de planeación, el cual establece las bases para su formulación, ejecución, seguimiento y evaluación.

Las disposiciones constitucionales y legales que respaldan la planeación del Programa Anual de Trabajo 2026 de Tren Maya, S.A. de C.V. son las siguientes:

- I.** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (DOF 5 de febrero de 1917 y sus reformas).
- II.** Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (DOF 30 de marzo de 2006 y sus reformas).
- III.** Ley de Planeación (DOF 8 de enero de 1983 y sus reformas).
- IV.** Ley Federal de las Entidades Paraestatales (DOF 14 de mayo de 1986 y sus reformas).
- V.** Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (DOF 12 de mayo de 1995 y sus reformas).
- VI.** Estatutos Sociales de Tren Maya, S.A. de C.V. (10 de mayo de 2023, 1ª Sesión Ordinaria del Consejo de Administración).
- VII.** Manual de Organización General de Tren Maya, S.A. de C.V. (DOF 27 de septiembre de 2024 y sus actualizaciones).

Identidad Tren Maya

Misión

“Construir, administrar, operar y explotar los servicios de transporte ferroviario, complementarios y comerciales, basados en una cultura de calidad, liderazgo, inclusividad social y honestidad, contribuyendo al crecimiento, desarrollo y competitividad nacional, mediante la aplicación de métodos, técnicas y diversas figuras del derecho público y privado, favoreciendo el bienestar socioeconómico de la población del sureste del país, impulsando una economía sostenible”.

Visión

“Consolidarnos en una empresa confiable, integrada por personal profesional y posicionada dentro del mercado nacional e internacional como líder en servicios de transporte ferroviario, complementarios y comerciales, que contribuya al desarrollo sostenible del país, brindando servicios innovadores y de calidad, comprometida con el bienestar social, el progreso de la región y de toda la República Mexicana”.

Valores Tren Maya

1- Disciplina

2- Productividad

3- Eficiencia

4- Integridad

5- Respeto

6- Trabajo en equipo

7- Equidad

8- Honestidad

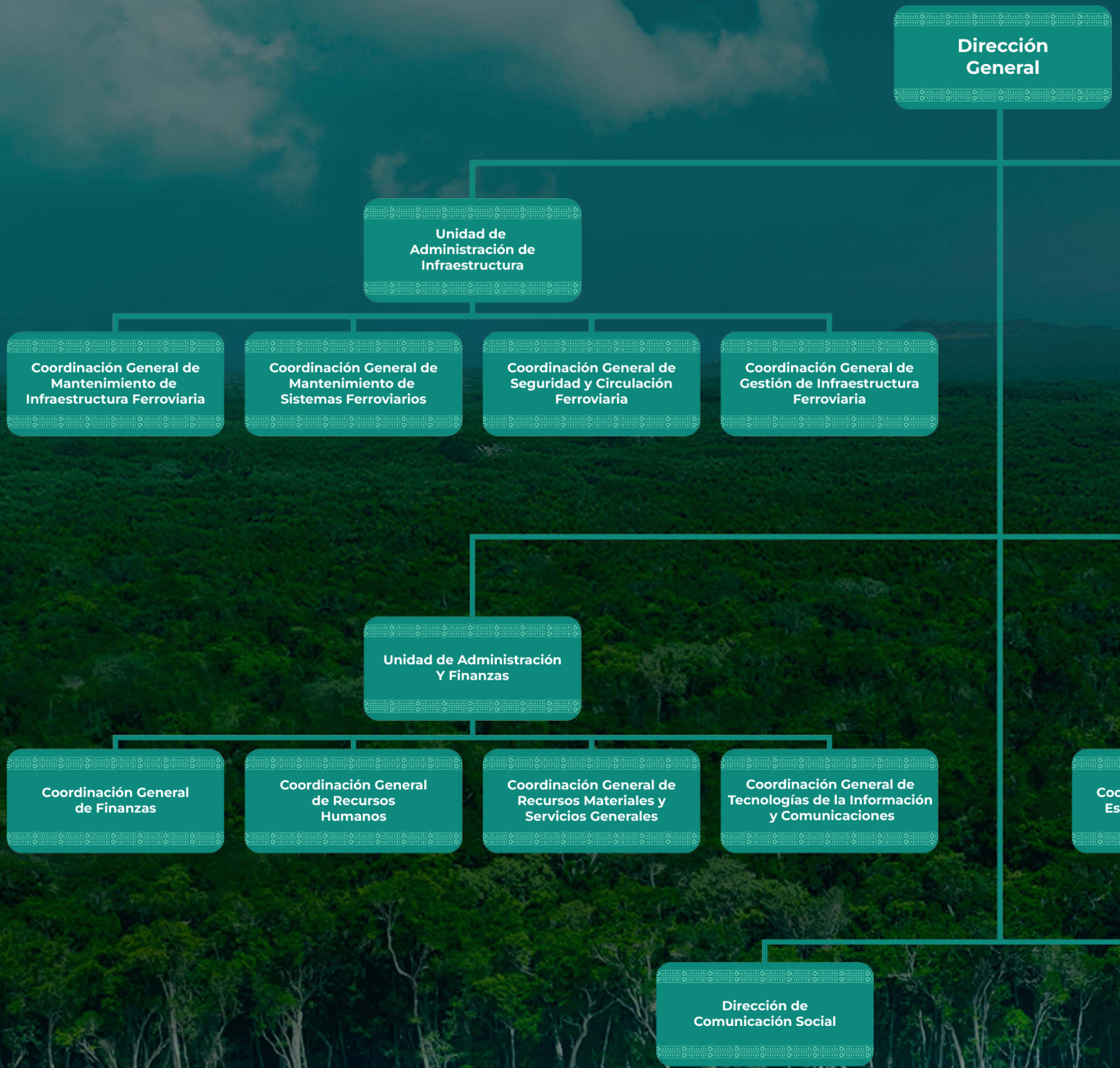
9- Empatía

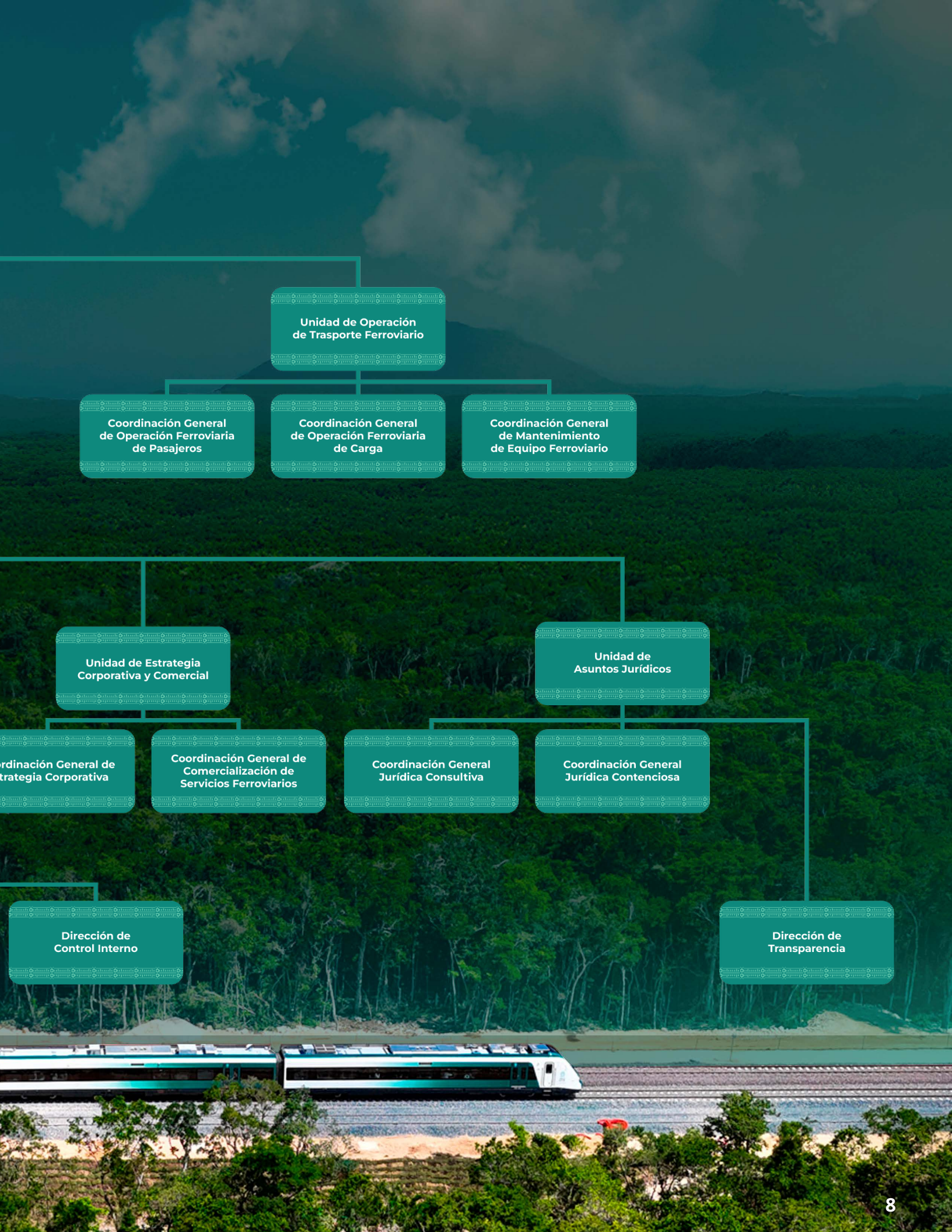
10- Liderazgo

11- Innovación



Organigrama





Unidad de Operación de Transporte Ferroviario

Coordinación General de Operación Ferroviaria de Pasajeros

Coordinación General de Operación Ferroviaria de Carga

Coordinación General de Mantenimiento de Equipo Ferroviario

Unidad de Estrategia Corporativa y Comercial

Unidad de Asuntos Jurídicos

Coordinación General de Estrategia Corporativa

Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios

Coordinación General Jurídica Consultiva

Coordinación General Jurídica Contenciosa

Dirección de Control Interno

Dirección de Transparencia

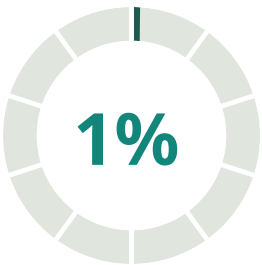


Despliegue del personal

El despliegue del capital humano refleja una concentración operativa en la región con mayor infraestructura ferroviaria. El 50% de los empleados se encuentra en Yucatán y el 29% en Quintana Roo, donde están edificios administrativos, talleres y la mayor concentración de estaciones y vías, que necesitan atención continua. El 14% de los empleados son trabajadores en Campeche, lo que evidencia su relevancia en la operación ferroviaria y en la movilidad intermodal que incluye el Tren Ligero de Campeche. Chiapas tiene un 5% de participación, relacionado con funciones de soporte y conectividad regional. En contraste, Tabasco y Ciudad de México tienen solo el 1% cada uno, el primero por contar únicamente con 3 estaciones y el segundo por fungir como enlace administrativo cercano a la cabeza del sector.

El 67% del personal corresponde a perfiles de enlace-operativo y el 69% realiza funciones directamente vinculadas a la operación ferroviaria, lo que confirma una estructura orientada prioritariamente a la prestación del servicio. El 33% restante ocupa puestos de mandos (desde subgerencias) y el 31% realiza funciones administrativas que respaldan la gestión institucional.

Esta configuración permite sostener la operación actual y deberá ajustarse conforme avance la consolidación del servicio de carga en 2026.



CDMX



YUCATÁN



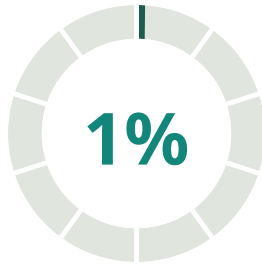
Q. ROO



CHIAPAS



CAMPECHE



TABASCO

Tipo de personal

Enlace-Operativo



Mando



Tipo de función

Operativa



Administrativa



Nuestra empresa

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

Edificios Tren Maya

Zona Este

Dirección Gral.

Zonal Sur

Téc. y Op. y de Capacitación



Chetumal, Q. Roo



Mérida, Yuc.



Palenque, Chis.



Cancún, Q. Roo



TABASCO

CHIAPAS





34

Estaciones



1,554 km

Extensión de vía



347

Localidades de influencia



10,655

Viajes realizados



2.03 M

Pasajeros Transportados

Datos a diciembre de 2025

13



Planeación estratégica empresarial



Modelo de Planeación Estratégica de Tren Maya

Este modelo presenta un enfoque estructurado basado en cuatro etapas que integran el entorno, la estrategia y la operación, con el propósito de asegurar el logro de objetivos de corto, mediano y largo plazo mediante un ciclo continuo de seguimiento, aprendizaje y mejora.



Proceso Metodológico

Este Programa Anual de Trabajo (PAT) 2026 se implementa mediante un proceso metodológico estructurado, participativo y orientado a resultados, mismo que se genera a partir de un modelo general que involucra toda la empresa.

Conocimiento Organizacional

Inicia con un diagnóstico integral del entorno interno y externo, realizado a partir del análisis documental y revisión de información operativa proporcionada por las Coordinaciones y Direcciones. Dicho análisis se sistematiza mediante la herramienta FODA, generando un panorama que fundamenta el conocimiento organizacional, a través de datos verificables, lo que permite estructurar el mapa estratégico.

El mapa estratégico se despliega a través del Balanced Scorecard (BSC), herramienta que traduce la estrategia en objetivos medibles, indicadores y metas específicas. Para ello se estructuraron cuatro perspectivas estratégicas adaptadas al contexto institucional:

- ▶ Sostenibilidad financiera
- ▶ Experiencia y valor para el usuario
- ▶ Excelencia en procesos internos
- ▶ Innovación y aprendizaje organizacional

Asimismo, la planeación se complementa con directrices de la Metodología del Marco Lógico (MML), fortaleciendo la consistencia técnica y normativa del proceso.



Construcción Concurrente

Derivado de la definición de objetivos a través del mapa estratégico, se llevan a cabo mesas de trabajo y espacios de inteligencia colectiva como una acción de mejora en la planeación estratégica de Tren Maya, con la participación de Coordinaciones Generales y Direcciones, promoviendo un enfoque colaborativo y transversal.

Estos espacios permitieron precisar problemáticas, alinear prioridades y fortalecer el consenso en temas clave. El resultado fue la definición de estrategias e indicadores concurrentes, que reflejan la colaboración interinstitucional necesaria para alcanzar los objetivos esperados.

Seguimiento y evaluación

Uno de los principales avances del Programa Anual de Trabajo (PAT) 2026 es la definición de indicadores concurrentes, diseñados para evaluar la contribución conjunta y coordinada de las distintas áreas, reemplazando los esquemas tradicionales verticales e independientes. Este enfoque permite dar un seguimiento más preciso del PAT.

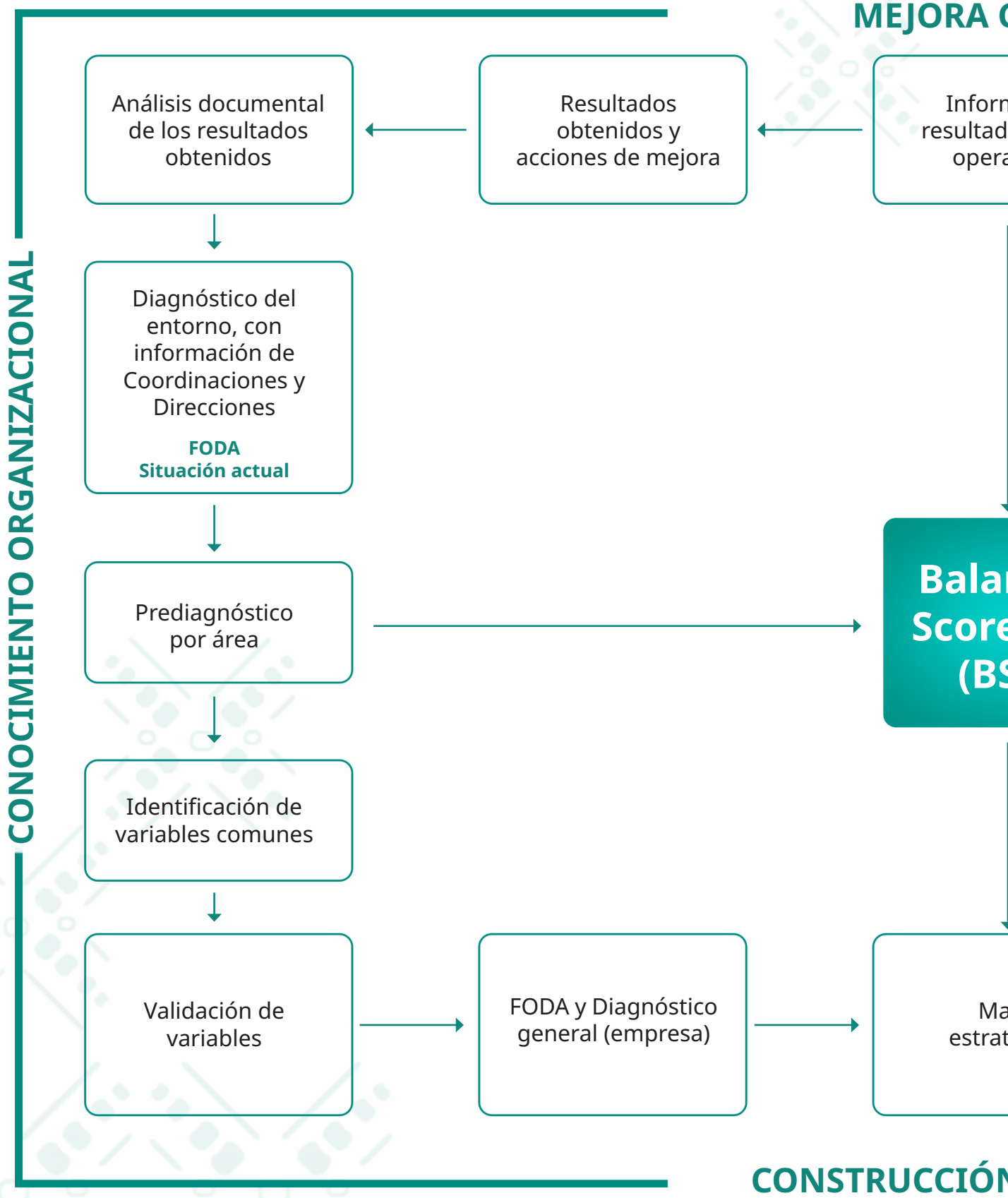
Retroalimentación y mejora continua

Los resultados de la implementación, se consolidan en informes de resultados de operación, mismos que son analizados por las áreas de la empresa. El monitoreo periódico permite realizar ajustes estratégicos oportunos, reorientar acciones cuando sea necesario y fortalecer un enfoque de gestión basada en evidencia. De esta manera, el modelo permite realizar acciones de mejora.

Consolidación del proceso

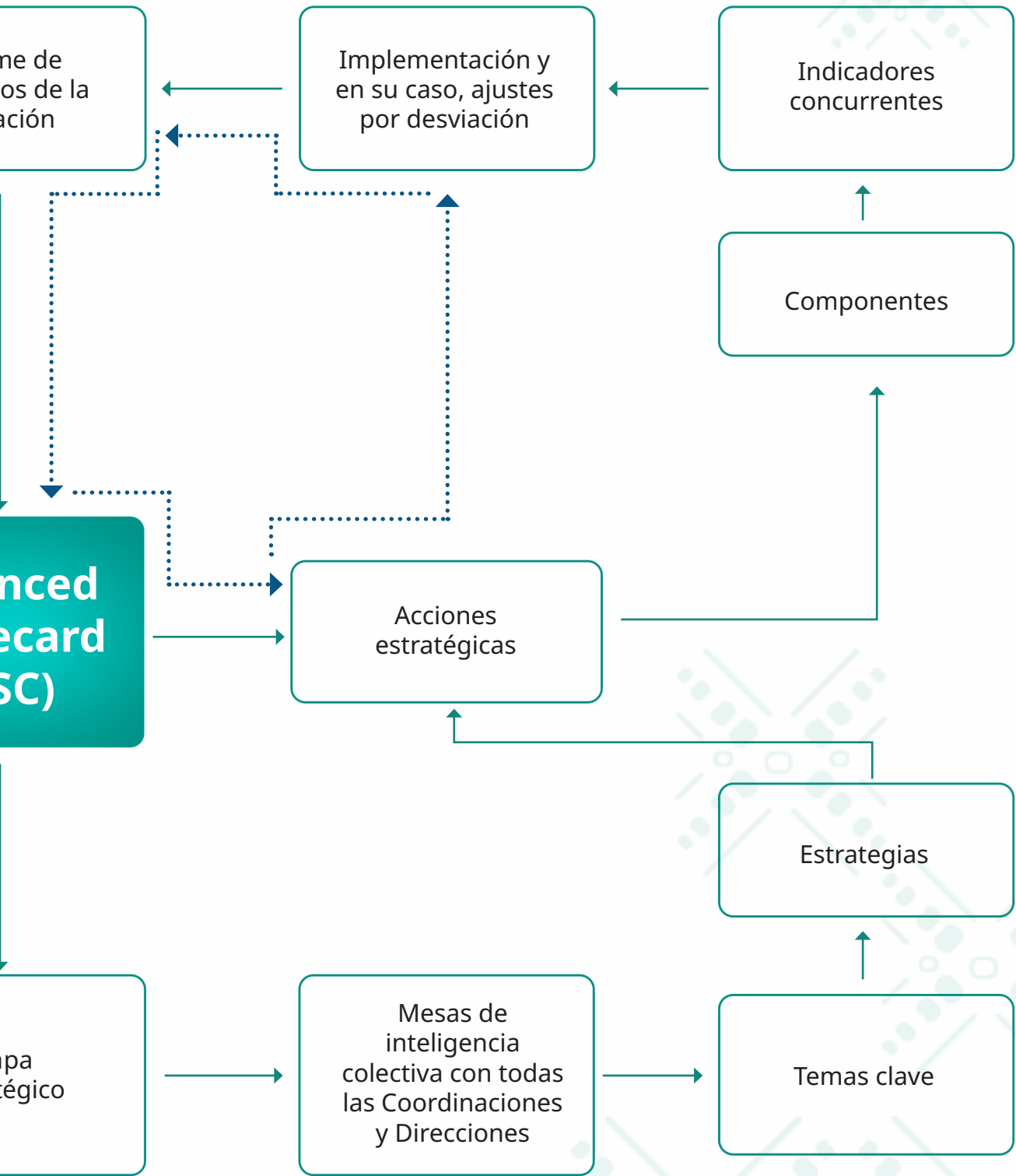
El proceso metodológico constituye la aplicación práctica del modelo general de construcción del PAT 2026. Dicho proceso se desarrolló mediante nueve mesas de trabajo con la participación de quince Coordinaciones Generales y dos Direcciones, consolidando un esquema técnico, participativo y concurrente para la ejecución del PAT.

Modelo general para la construcción



del Programa Anual de Trabajo 2026

CONTINUA



SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

CONCURRENTES

Composición del Programa Anual de Trabajo 2026

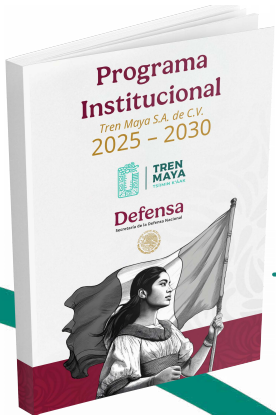
El Programa Anual de Trabajo (PAT) integra los elementos de los principales instrumentos de planeación: el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el Programa Sectorial de Defensa 2025-2030 y el Programa Institucional Tren Maya, S.A. de C.V., 2025-2030.

Esto garantiza que las actividades estén alineadas con las prioridades estratégicas del país y de la empresa, fortaleciendo el desempeño organizacional y contribuyendo al bienestar de la zona de



influencia del Tren Maya. Cada actividad se diseña con base en criterios de pertinencia, viabilidad y valor agregado, asegurando una contribución efectiva al logro de resultados.

Asimismo, la composición del PAT refleja una estructura que permite integrar las iniciativas de la empresa en un marco de objetivos y estrategias comunes y medibles. Esta visión unificada facilita la coordinación y fortalece la capacidad de la empresa para transformar oportunidades en logros estratégicos sostenibles, tanto a nivel institucional como nacional.



- 3 Objetivos
- 13 Estrategias
- 81 Líneas de Acción
- 6 Indicadores

- 4 Objetivos
- 9 Estrategias
- 64 Acciones estratégicas
- 13 Indicadores (4 tácticos y 9 concurrentes)





Análisis estratégico





FODA

El análisis estratégico de Tren Maya, a través de la metodología FODA, revela las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que impactan en su desempeño y futuro.

Fortalezas

El Tren Maya cuenta con un sólido liderazgo e infraestructura operativa avanzada, que incluye un sistema ferroviario moderno y una sólida cultura de mejora continua. Además, su capacidad financiera asegurada y alianzas de seguridad refuerzan la estabilidad y la confianza en la operación.

Oportunidades

El crecimiento del desarrollo económico regional, y la expansión en el transporte de carga presentan oportunidades clave para consolidar la competitividad. Además, la formación de especialistas y la colaboración interinstitucional fortalecerán la capacidad interna y permitirán una mejor respuesta a las demandas del mercado.



Debilidades

La falta de personal especializado y la alta rotación de personal afectan la estabilidad operativa. Además, la dependencia de empresas externas para ciertos procesos y las infraestructuras tecnológicas en proceso de implementación pueden generar limitaciones en la eficiencia y autonomía del sistema.

Amenazas

Los retrasos en la operación de carga y la percepción pública desfavorable representan riesgos potenciales que pueden impactar la confianza del cliente. A esto se suman las amenazas de saboteo, ciberataques y desastres naturales que pueden interrumpir la operación, así como la competencia de otros medios de transporte que podría disminuir la demanda.

A continuación, se presenta el FODA, que profundiza en las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas identificadas, con el objetivo de ofrecer un panorama claro sobre los aspectos clave de la situación actual.

FORTALEZAS

Liderazgo de la Dirección General

- ▶ La conducción efectiva de la Dirección General ha sido fundamental para los resultados alcanzados hasta la fecha.

Infraestructura de servicios ferroviarios de pasajeros en operación

- ▶ El sistema de transporte ferroviario moderno conecta de manera eficiente a los cinco estados del sureste, incluidas las comunidades, zonas turísticas y áreas protegidas.

Responsabilidad ambiental

- ▶ Como promotor ambiental da cumplimiento a medidas de mitigación, contenidas en Manifestaciones de Impacto Ambiental y Estudios Técnicos Unificados. Contribuye de manera directa en la conservación de especies emblemáticas como el jaguar, tapir y otras especies de alto valor ecológico.

Presupuesto asignado y Comité de Fideicomiso

- ▶ Con presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal 2026 (PEF) y el respaldo de un comité de fideicomiso, se garantiza la cobertura de operación, servicios y expansión.

Despliegue de elementos de la Guardia Nacional a lo largo de la ruta ferroviaria

- ▶ La seguridad del sistema se refuerza con presencia de la Guardia Nacional en las 34 estaciones, 4 corporativos (Mérida, Cancún, Chetumal y Palenque), talleres, cocheras y vías, lo que garantiza seguridad para pasajeros y personal.

Personal comprometido y calificado

- ▶ El personal operativo certificado y con licencia ferroviaria, junto al equipo administrativo, que combina talento joven y experiencia, crea un entorno laboral favorable para alcanzar los objetivos.

Cultura de mejora continua

- ▶ A través de la implementación de modelos de calidad reconocidos nacional e internacionalmente y políticas se fomenta la estandarización de procesos, respaldada por evaluaciones que promueven una cultura constante de mejora en el servicio.

Expedición de los Manuales de Organización

- ▶ Garantiza contar con lineamientos y objetivos claros en cada una de las coordinaciones encargadas de construir, administrar, operar y explotar los servicios de transporte ferroviario, complementarios y comerciales.

Capacitación constante

- ▶ El personal recibe formación continua en temas operativos como cursos de formación de maquinistas, despachadores de tráfico ferroviario, garrotero de camino de pasajeros, de Operador de Equipo Especializado y de sistema de Gestión de Seguridad. Igualmente se garantiza una cultura laboral inclusiva con cursos de no discriminación e igualdad de género.

Diversificación de servicios

- ▶ La integración de diferentes líneas de negocio como transporte intermodal, tiendas Tren Maya, transporte de pasajeros, paquetes turísticos, renta de locales comerciales y espacios publicitarios, coadyuva en la estabilidad financiera al contar con múltiples fuentes de ingresos, se maximiza el aprovechamiento de los activos y recursos disponibles.

Infraestructura ferroviaria asegurada

- ▶ La infraestructura está asegurada contra daños por eventos climáticos y otros riesgos, lo que garantiza la continuidad operativa.

Atención médica en estaciones clave

- ▶ La presencia de personal médico en estaciones de alta concurrencia y corporativos asegura atención inmediata ante situaciones críticas, además de promover un enfoque preventivo en salud laboral.

OPORTUNIDADES

Impulso al desarrollo económico en la región

- ▶ El sistema de transporte ferroviario tiene un alto potencial para fomentar el desarrollo económico sostenible y equitativo en el sureste de México, aprovechando al máximo su infraestructura y capacidad operativa para generar empleo y promover la justicia social.

Disponibilidad de equipo ferroviario propio

- ▶ El equipo propio garantizará autonomía operativa, mejor capacidad de respuesta y eficiencia en la operación, alineado con la demanda del servicio.

Automatización de procesos

- ▶ La implementación de software especializado, como ERTMS, RAMS y GRP, optimizará la eficiencia operativa, administrativa y logística, mejorando la confiabilidad del servicio.

Consolidación del proyecto de carga

- ▶ La expansión del transporte de carga mejorará la competitividad regional y nacional, convirtiendo al Tren Maya en un eje logístico clave.

Colaboración interinstitucional

- ▶ La colaboración de los tres órdenes de gobierno, sector privado y grupos sociales fortalecerá la operación y permitirá una mejor coordinación mediante el aprovechamiento de capacidades y experiencia.

Formación interna de especialistas ferroviarios

- ▶ La formación interna de especialistas ferroviarios reducirá la dependencia de proveedores externos, dará continuidad al conocimiento y fortalecerá la capacidad interna.

Implementación de normas de calidad

- ▶ La adopción de normas internacionales de seguridad y calidad (como ISO 9001:2015) incrementará la eficiencia operativa y la confianza de los clientes.

Conexión con países fronterizos

- ▶ La ampliación de la infraestructura ferroviaria en el sureste representa una oportunidad para mejorar la integración comercial de México con Centroamérica y otras regiones.



DEBILIDADES

Falta de personal especializado

► La precariedad de especialistas en sistemas ferroviarios en todo el territorio mexicano ralentiza los procesos de contratación, exponiendo la muy limitada oferta de profesionistas y especialistas que la industria necesita.

Alta rotación de personal y ausentismo

► El proceso de consolidación genera una etapa demandante con alta carga laboral lo que provoca una alta rotación de personal y ausentismo.

Dependencia de empresas externas

► Existen altos niveles de dependencia de terceros para mantenimiento y servicios especializados, lo que genera riesgos para la autonomía operativa e incremento en los costos de operación.

Instalaciones y equipamiento en fase de consolidación

► Actualmente algunas de las instalaciones y equipamiento para el mantenimiento se encuentran en procesos de construcción como talleres, electrificación de vía doble, subestaciones de tracción y zonas neutras, así como la operación de circuitos eléctricos (catenaria) y obras complementarias.

Comunicación deficiente

► La comunicación interna deficiente fragmenta la información, reduce la velocidad operativa y erosiona la cultura organizacional, impactando negativamente en la eficiencia y calidad del trabajo.

Desaprovechamiento de recursos materiales

► La gestión ineficiente de recursos materiales como el parque vehicular, limita la capacidad operativa y afecta el cumplimiento de actividades programadas.

Infraestructura tecnológica en proceso de implementación

► Los trabajos inconclusos en sistemas tecnológicos limitan la eficiencia operativa y la distribución de recursos.



AMENAZAS

Percepción pública desfavorable

- ▶ La percepción desfavorable en cuestiones estructurales y ambientales representan un riesgo para la operación y la seguridad de los servicios ferroviarios, generando un rechazo al proyecto y baja ocupación.

Incumplimiento de proveedores

- ▶ El incumplimiento de contratos y sus disposiciones afecta la operación ferroviaria, como el confinamiento de vía inconcluso.

Desastres naturales y cambios climáticos

- ▶ Los fenómenos meteorológicos, como huracanes e inundaciones, pueden generar interrupciones en el servicio.

Baja fidelización de los usuarios

- ▶ Factores como conexión intermodal, el traslado directo al destino, mayor frecuencia en rutas o percepciones de comodidad generan baja ocupación en el servicio ferroviario.

Robo, sabotaje y vandalismo

- ▶ El daño intencional a vías, equipos, estaciones, señalización o material rodante, puede provocar interrupciones en el servicio, lo que genera costos adicionales, riesgos legales y de seguridad.

Regulaciones en el mercado y avances tecnológicos

- ▶ La continua evolución de mercado y tecnología genera presión constante en la operación y exige una rápida adaptación, lo que implica ajustes en procesos, costos y retrasos afectando competitividad y eficiencia.

Riesgo de ciberataques

- ▶ Los ciberataques a los sistemas pueden comprometer la seguridad de los datos y la operatividad general del sistema ferroviario.



Diagnóstico

Tren Maya se constituye como el sistema ferroviario más relevante en la historia de México, contribuyendo al desarrollo económico y social del sureste. Su ruta abarca los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, donde impulsa la competitividad regional, nacional e internacional. Que cumple su objeto social a través de la prestación de los servicios de transporte ferroviario, complementario y comerciales relacionados con los mismos, en términos de las concesiones, asignaciones, permisos, licencias y autorizaciones, que en su caso, obtenga el Gobierno Federal, para llevar a cabo la construcción, operación y explotación del “Tren Maya”. Asimismo, la operación y explotación de los servicios de autotransporte, tanto federal, estatal y municipal, de pasajeros, turismo y carga, así como sus servicios auxiliares.

En relación a lo anterior, el Programa Institucional de Tren Maya 2025–2030 define tres objetivos prioritarios:

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.



Alineación institucional

Los objetivos posicionan la ruta integral de la empresa, orientada a consolidar una infraestructura y red de transporte que fortalezcan la conectividad en el sureste de México, en relación con el Plan Nacional de Desarrollo (PND 2025-2030) y alineados con los objetivos del Programa Sectorial de la Defensa 2025-2030. En ese sentido, la alineación estratégica se presenta a continuación:

Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030

Principios de Humanismo

- ▶ **5** Principios

14 Repúblicas

- ▶ **XI** República Próspera y Conectada

Compromisos

- ▶ Construcción de línea del Tren Maya a Progreso (*compromiso 76*).
- ▶ Implementación del transporte de carga en el Tren Maya (*compromiso 77*).
- ▶ Fortalecer el transporte de carga por ferrocarril (*compromiso 80*).

4 Ejes Generales

- ▶ **Eje General 3** Economía Moral y Trabajo.
- ▶ **Objetivo 3.7;** Estrategia 3.7.1, 3.7.3.

Programa Sectorial de la Secretaría de la Defensa Nacional 2025-2030

Objetivo 6

- ▶ Estrategia **6.3**.
- ▶ **7** Líneas de acción.

El Programa Anual de Trabajo 2026 de Tren Maya implica traducir sus ventajas intrínsecas como seguridad, puntualidad y eficiencia en resultados verificables, sostenibles y financieramente sólidos.

Ante la falta de referentes comparables en México, la única manera de dimensionar con rigor el potencial del sistema es compararlo con operadores ferroviarios internacionales que hayan atravesado procesos similares de maduración. Esto requiere analizar la situación actual de la empresa, comprender la dinámica del mercado y diseñar una agenda estratégica que, a través de objetivos, estrategias e indicadores, fortalezca la competitividad del sistema integrando de manera coherente los componentes terrestre, intermodal y marítimo.

Estructura organizacional y funcionamiento

Tren Maya S.A. de C.V., forma parte de la Administración Pública Federal, sectorizada a la Secretaría de la Defensa Nacional, en el Ramo 07. La entidad cuenta con una estructura de 1,621 plazas permanentes, además de 341 plazas eventuales autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para fortalecer la operación.

Zona de Influencia Económica y Social

En razón de lo anterior, se realizó la delimitación de la zona de influencia Tren Maya, que abarca 347 localidades en 60 municipios de 5 estados. De estas, 215 localidades tienen un impacto primario, con una población de 2.4 millones de habitantes; 71 localidades un impacto secundario, con 67 mil habitantes; y 61 localidades un impacto terciario, con 1.5 millones de habitantes. En total, la población impactada es de casi 4 millones de personas.

Operación comercial

La operación comercial busca asegurar la rentabilidad mediante la prestación eficiente de servicios ferroviarios de pasajeros, carga y complementarios; un sistema de transporte confiable, eficiente, seguro, de calidad e innovador, con conectividad intermodal que potencie la movilidad y logística; así como el fomento a la responsabilidad ambiental y social.

En 2025, las rutas con mayor población usuaria fueron Cancún Aeropuerto–Mérida, Mérida–Cancún Aeropuerto y Cancún Aeropuerto–Playa del Carmen.

En ese sentido, se ofrecieron 20 servicios comerciales diarios, cubriendo 34 estaciones a lo largo de la red operativa, se amplió la oferta comercial, con un total de 22 servicios diarios, destacando el incremento en la frecuencia Cancún–Mérida y viceversa. Además, se incorporaron dos nuevos servicios exprés (sin paradas intermedias) para esta ruta, lo que optimizó los tiempos de viaje y la disponibilidad para los usuarios.

Además, se firmó un contrato de arrendamiento con Autobuses Rápidos de Zacatlán (filial de Mobility ADO) para operar el transporte intermodal de pasajeros, con una flota de 5 trenes ligeros, 63 autobuses y minibuses, 7 autobuses eléctricos y 27 vans Sprinter, lo que permite a los usuarios contar con una conexión ágil hacia centros urbanos y destinos turísticos cercanos.



Por otro lado, la diversificación de servicios y líneas de negocio, que incluye transporte intermodal, tiendas Tren Maya, servicios ferroviarios de pasajeros, paquetes turísticos, renta de locales comerciales y espacios publicitarios, amplía las fuentes de ingresos, reduce la dependencia de un solo rubro y fortalece la sostenibilidad financiera del proyecto en el mediano y largo plazo.

Tren Maya mantiene una estrecha colaboración con la Secretaría de Turismo (SECTUR) para ofrecer servicios turísticos integrales y fortalecer la conectividad del sureste mexicano. Además, la empresa impulsa diversas alianzas y actividades de promoción, como Descubre el Mundo Maya y Sobre Rieles, la difusión en el sitio web de Viva Aerobus, colaboraciones con el equipo de béisbol Leones de Yucatán y Hípica Salazar (concurso de Salto Ecuestre), el Torneo WTA de Tenis, el convenio CCRA y el Riviera Maya Open at Mayakoba, además de programas de marketing, webinars y eventos de Tren Maya.

Estas acciones permiten impulsar el turismo nacional e internacional, promover el “Mundo Maya”, supervisar experiencias en campo e incorporar tecnologías para la venta de boletos, asegurando una experiencia homogénea y accesible para todos los usuarios. Esta articulación interinstitucional posiciona a Tren Maya como detonador del desarrollo turístico sostenible y como un proyecto estratégico de alcance nacional e internacional.

En consecuencia, la empresa fortalece sus capacidades para alcanzar sus objetivos, diferenciarse en los sectores ferroviario y turístico, optimizar su eficiencia operativa y garantizar su viabilidad, rentabilidad y sostenibilidad a largo plazo.

Medio ambiente

Asimismo, se mantiene coordinación permanente con dependencias federales para el cumplimiento de trámites y autorizaciones ambientales, particularmente con SEDATU y SEMARNAT.

Tren Maya actúa como promovente ambiental, contribuyendo a la conservación de corredores biológicos que interconectan 18 Áreas Naturales Protegidas (ANP) a lo largo de la ruta: 7 reservas de la biosfera, 7 áreas de protección de flora y fauna, y 61 áreas destinadas voluntariamente a la conservación. Estas acciones se complementan con la habilitación de pasos de fauna y obras transversales.



La empresa se encuentra en proceso de atención y regularización de obligaciones ambientales. Como parte de estas acciones, se instalaron 1,066 cámaras trampa conforme a la NOM-059-SEMARNAT-2010, lo que ha permitido registrar 92 especies silvestres mediante reportes trimestrales. Asimismo, se regularizaron 31 de 31 concesiones de aprovechamiento de aguas nacionales, 26 de 52 permisos de descarga de aguas residuales y 59 de 60 zonas federales bajo administración de Conagua.

La gestión de estos aspectos, bajo un enfoque táctico operativo, es fundamental para garantizar la sostenibilidad y viabilidad de la empresa en el largo plazo.

Infraestructura y operación ferroviaria

La empresa integra una red ferroviaria de 1,554 kilómetros, de los cuales 680 km corresponden a vía electrificada y 874 km a vía sencilla, lo que permite una operación eficiente y sustentable.

La infraestructura complementaria comprende:

- A.** 34 estaciones estratégicamente distribuidas a lo largo de la ruta.
- B.** 3 talleres de mantenimiento mayor ubicados en Escárcega (Campeche), Cancún y Chetumal (Quintana Roo).
- C.** 6 cocheras en Escárcega y Hampolol (Campeche); Mérida (Yucatán); y Cancún, Tulum y Chetumal (Quintana Roo).
- D.** 8 bases de mantenimiento en Mérida Teya, Valladolid, Puerto Morelos, Chemuyil, Felipe Carrillo Puerto, Xpujil, Tenosique y Edzná.
- E.** 4 corporativos regionales en Mérida (Yucatán); Cancún y Chetumal (Quintana Roo); y Palenque (Chiapas).



F. Servicios de transporte intermodal en 12 estaciones clave: Palenque, Boca del Cerro, San Francisco Campeche, Chichén Itzá, Valladolid, Cancún, Playa del Carmen, Tulum, Tulum Aeropuerto, Puerto Morelos, Bacalar y Chetumal. Asimismo, el Tren Ligero de Campeche conecta la estación San Francisco Campeche con la ciudad.

A lo largo de la ruta de Tren Maya se ubican 4 Parques Nacionales: Nuevo Uxmal, La Ceiba, El Jaguar y La Plancha; 29 zonas arqueológicas integradas al proyecto bajo un enfoque de conservación y turismo sostenible, y 10 Centros de Atención a Visitantes (CATVI's), que fortalecen la experiencia turística y cultural en la región. Esta oferta se complementa con la riqueza natural, gastronómica y cultural propia de las entidades del sureste.

Sistemas Ferroviarios

En materia de sistemas ferroviarios, la empresa se encuentra en proceso de implementación del sistema SCADA (TEN, TSG, TES), que permite el monitoreo y control en tiempo real de la electrificación, seguridad y operación de las estaciones, mejorando la automatización y eficiencia del sistema ferroviario.

Asimismo, se han desplegado sistemas de comunicación de voz y datos IP mediante internet satelital de órbita baja, a través de plataformas como MexSat, Starlink y el sistema TETRA, garantizando conectividad operativa a lo largo de la red.

En señalización y telecomunicaciones, se instalaron detectores auxiliares, puestos de control (PCC y PCZ) y casetas técnicas. Se implementó el sistema ERTMS Nivel 1 (estándar europeo de gestión de tráfico ferroviario), el cual es supervisado desde un PCC y cuatro PCZ. De manera complementaria, se encuentra en proceso la incorporación del software RAMS (Microsoft Dynamics 365 para gestión RAMS y análisis FRACAS), que integra módulos para la administración, análisis estadístico y evaluación de fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad.



Si bien algunas instalaciones y equipamiento de mantenimiento se encuentran en fase final de consolidación, esta etapa representa una oportunidad para estandarizar procesos, adoptar mejores prácticas internacionales y fortalecer los esquemas de mantenimiento. La conclusión de esta infraestructura permitirá elevar la confiabilidad del sistema y reforzar la eficiencia operativa, para cumplir con los objetivos de sostenibilidad y continuidad del servicio.

Asimismo, el proceso de consolidación operativa ha generado dependencia de empresas externas para actividades especializadas de mantenimiento y operación. En este contexto, resulta estratégico diseñar un esquema gradual de internalización de capacidades técnicas, transferencia de conocimiento y fortalecimiento de áreas sustantivas, con el fin de incrementar la autonomía operativa, reducir riesgos asociados a terceros y optimizar costos y tiempos de respuesta.

Transporte de carga y logística

El servicio de carga está previsto para el último trimestre de 2026. La operación contará con unidades tractivas y de arrastre integradas por locomotoras, carrotanques, góndolas, tolvas, furgones y plataformas intermodales. Las unidades tractivas y de arrastre previstas para la operación de carga contemplan 12 locomotoras de camino con sistema ERTMS, 7 locomotoras de patio, 300 carrotanques, 100 góndolas, 50 tolvas, 50 furgones y 51 plataformas intermodales. Este parque ferroviario permitirá una operación eficiente y su integración con el sistema ferroviario nacional.

La infraestructura asociada incluye un Centro de Distribución en Poxilá; cuatro terminales multimodales en Palenque, Progreso, Cancún y Chetumal; dos terminales de combustible en Progreso y Cancún; y cuatro patios de operaciones en Escárcega, Pomuch, Valladolid y Xpujil.



**TREN
MAYA**
TSÍIMIN K'ÁAK



**ESTACION
TULUM AEROPUERTO**
TULUM AEROPUERTO STATION
U Kúuchil wakax K'aak' Tulum Aeropuerto

En vísperas del próximo servicio de carga de Tren Maya, se mantiene coordinación con Ferromex, Ferrosur y Kansas City Southern de México para el diseño de rutas multimodales, bajo estándares de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, facilitando la integración con el sistema ferroviario de México, Estados Unidos y Canadá. A futuro, se prevé la conexión con Guatemala mediante las líneas FA, Z (Coatzacoalcos, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca) y K (Ixtepec, Oaxaca, hasta Ciudad Hidalgo, Chiapas) del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT).

En este marco, se contempla la rehabilitación de la Línea FA, que vincula el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, con Palenque, Chiapas, así como la construcción del libramiento ferroviario Poxilá-Progreso como enlace estratégico con el CIIT. Con estas obras, se proyecta movilizar hasta 4 millones de toneladas anuales para 2030.

Adicionalmente, se construyen dos ramales ferroviarios entre Mérida y Progreso (40 km de nueva vía y 30 km de rehabilitación), junto con una terminal intermodal conectada al Puerto de Altura de Progreso, consolidando la integración de la península de Yucatán a esta plataforma logística nacional.

La consolidación del servicio de carga representa una oportunidad estructural para fortalecer la competitividad regional y nacional. Al mejorar la eficiencia en el traslado de bienes y mercancías desde y hacia el sureste mexicano, la empresa puede posicionarse como un nodo logístico estratégico dentro de la red ferroviaria nacional, impulsar la integración de mercados, reducir costos logísticos y atraer nuevas inversiones productivas, con efectos directos en el crecimiento de ingresos y la rentabilidad.





ESTACION
TREN
MAYA
K'U'K'UL
K'AMAL

ESTACION
S.F. CAMPECHE



Conclusiones

El análisis integral de Tren Maya, a partir de su FODA y diagnóstico institucional, confirma que el sistema ferroviario se encuentra en una posición estratégica para impulsar el desarrollo económico, social y turístico del sureste de México. Sus fortalezas, infraestructura moderna, capital humano certificado, respaldo financiero y cultura de mejora continua, proporcionan la base para una operación eficiente y confiable, mientras que las oportunidades identificadas, como la expansión del transporte de carga, la automatización de procesos y la colaboración interinstitucional, permiten proyectar un crecimiento sostenible y competitivo en el mediano y largo plazo.

Simultáneamente, la empresa reconoce que ciertas debilidades y amenazas, incluyendo la dependencia de proveedores externos, la falta de personal especializado, la percepción pública adversa y los riesgos operativos y climáticos, representan desafíos estratégicos que requieren gestión anticipada, innovación en procesos y fortalecimiento institucional. La internalización gradual de capacidades técnicas, la consolidación tecnológica y la profesionalización del talento ferroviario son acciones clave para mitigar estos riesgos y garantizar la autonomía operativa.

En el ámbito social y ambiental, Tren Maya fortalece su compromiso con la sostenibilidad mediante la preservación de corredores biológicos, la integración de áreas naturales protegidas y la implementación de medidas de protección y atención a la biodiversidad. De igual manera, la diversificación de servicios turísticos y la conectividad intermodal contribuyen al desarrollo regional y a la generación de valor público.

Con base en este análisis, el Programa Anual de Trabajo 2026 se orienta a consolidar los avances operativos y estratégicos del sistema, optimizando la eficiencia, la seguridad y la confiabilidad del servicio de pasajeros y carga, fortaleciendo la integración logística regional, y promoviendo una gestión responsable, transparente y sustentable.





Formulación estratégica





Congruencia y alineación estratégica

El Programa Anual de Trabajo (PAT) se desarrolla en plena congruencia con los objetivos estratégicos del Gobierno de México, establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND) y en el Programa Sectorial de Defensa 2025-2030 (PSDN).

Esta alineación se refleja en la vinculación directa con el Eje General 3 “Economía moral y trabajo” del PND, el Objetivo 6 del PSDN y los Objetivos de Desarrollo Sostenible 9 y 11 de la Agenda 2030.

A partir de esta coherencia estratégica, el Programa Institucional de Tren Maya, S.A. de C.V. 2025-2030 define 3 objetivos prioritarios, 13 estrategias, 81 líneas de acción y 6 indicadores, enfocados en consolidar la rentabilidad, la eficiencia y la responsabilidad social de Tren Maya, así como en mejorar la conectividad, la infraestructura y la competitividad regional.

De esta manera, el PAT se convierte en el instrumento clave de planeación, seguimiento y evaluación, orientando los esfuerzos anuales a alcanzar los objetivos estratégicos del Programa Institucional y fortaleciendo la capacidad de Tren Maya para generar valor sostenible y bienestar compartido en la región.

Definición de objetivos anuales

Derivado del análisis estratégico y atendiendo las prioridades identificadas, los objetivos anuales del PAT se establecen para traducir la estrategia institucional en metas concretas y medibles que guían la acción de la empresa durante el año, asegurando eficiencia, competitividad y generación de valor sostenible en la región.

Impulsar el crecimiento sostenible para asegurar la competitividad de la empresa.

1

Fortalecer la fiabilidad del servicio para generar fidelización del cliente.

2

Consolidar la infraestructura ferroviaria de la empresa para optimizar el uso de los recursos y responder a la demanda del mercado.

3

Fortalecer la cultura organizacional promoviendo los valores institucionales, potenciando el valor de la marca para generar un sentido de pertenencia y una percepción positiva con la ciudadanía.

4



Mapa estratégico

El mapa estratégico se construyó a partir de la definición de tres vectores estratégicos que reflejan los objetivos del Programa Institucional (PI). Estos vectores se desglosan en objetivos específicos organizados bajo las cuatro perspectivas de la metodología Balanced Scorecard (BSC).



Las **perspectivas** del BSC (Balanced Scorecard) son los distintos enfoques que permiten definir la estrategia en cuatro ámbitos: financiera, cliente, procesos internos y aprendizaje y crecimiento. Estas perspectivas se aplican de manera transversal a toda la empresa.

Cada perspectiva establece prioridades operativas que alinean los esfuerzos de la organización para optimizar su competitividad, fortalecer la fidelización de clientes, mejorar la infraestructura y consolidar una cultura institucional sólida.

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.

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.



Fortalecer la fiabilidad del servicio para generar fidelización del cliente.



Consolidar la infraestructura ferroviaria de la empresa para optimizar el uso de los recursos y responder a la demanda del mercado.



Fortalecer la cultura organizacional promoviendo los valores institucionales, potenciando el valor de la marca para generar un sentido de pertenencia y una percepción positiva con la ciudadanía.

Un **vector estratégico** es un grupo de objetivos interrelacionados que definen y comunican un elemento crítico de la estrategia; permite encausar los esfuerzos de la organización en una dirección determinada.



Estrategias

La definición de las estrategias responde a la necesidad de abordar de manera integral los objetivos establecidos en el Programa Anual de Trabajo 2026. Estas se concretan en 9, de las cuales se derivan 64 acciones estratégicas, diseñadas para enfrentar los retos y aprovechar las oportunidades identificadas.

Están vinculadas a los indicadores concurrentes y fortalecen la colaboración interna, optimizando la coordinación y la alineación de esfuerzos para asegurar la ejecución efectiva de las metas y el logro de los objetivos.

Objetivo 1. Impulsar el crecimiento sostenible para asegurar la competitividad de la empresa.

Estrategia 1.1. Fortalecer la vinculación con organizaciones públicas y privadas mediante instrumentos jurídicos, con el fin de generar acciones conjuntas que incrementen los ingresos en la zona de influencia de Tren Maya, optimizando el uso de recursos y contribuyendo a la sostenibilidad y a la mejora de la imagen institucional.

Acciones estratégicas:

1.1.1. Impulsar estrategias integrales de promoción y publicidad orientadas a posicionar al Tren Maya como una opción competitiva y confiable de transporte de pasajeros.

1.1.2. Incrementar la venta de servicios a pasajeros mediante la gestión y fortalecimiento de la relación comercial con agencias de viajes, tour operadores y plataformas digitales.

1.1.3. Incrementar la ocupación de los locales comerciales mediante un modelo estandarizado de seguimiento que permita reducir la vacancia y acelerar el cierre de arrendamientos durante el año.

1.1.4. Consolidar la cartera comercial del servicio de carga mediante la prospección e instauración de acuerdos comerciales con empresas del sector industrial susceptibles a integrarse al servicio.

1.1.5. Impulsar dentro de las estaciones fuentes de ingreso considerando las que resulten de la interacción con las localidades de la zona de influencia de cada estación.

1.1.6. Establecer los mecanismos de revisión asesoramiento y elaboración de los instrumentos jurídicos y documentos normativos en los que la Entidad sea parte o tenga interés a fin de garantizar el cumplimiento del marco legal aplicable y de conformidad con sus atribuciones.

1.1.7. Impulsar la vinculación interinstitucional con actores públicos, privados y sociales a través de mecanismos de coordinación y concertación, a fin de impulsar acciones de inclusión social y productiva, para generar impactos sociales positivos y sostenibles en las localidades que forman parte de las zonas de influencia de Tren Maya.

1.1.8. Implementar campañas de difusión con enfoque social que impulsen la sensibilización, el sentido de pertenencia y orgullo nacional hacia el Tren Maya mediante narrativas incluyentes dirigidas a comunidades originarias, academia, juventudes, sector público, productivo y ciudadanía.

1.1.9. Ejecutar una agenda de eventos institucionales, culturales y de vinculación ciudadana que materialicen la cercanía de Tren Maya con las localidades al integrar su zona de influencia para promover la apropiación del sistema ferroviario en el territorio.

Estrategia 1.2. Impulsar la competitividad y sostenibilidad de Tren Maya mediante la optimización de la oferta de servicios y los esquemas tarifarios, promoviendo la inclusión social, la generación de ingresos y el desarrollo económico regional.

Acciones estratégicas:

1.2.1. Fortalecer la conectividad del Tren Maya mediante la implementación de la segunda fase del transporte intermodal, impulsando esquemas de movilidad integrados que optimicen el flujo de pasajeros y mejoren la experiencia de viaje de usuarios y turistas.

1.2.2. Fortalecer la oferta de servicios comerciales del Tren Maya mediante la realización de estudios de movilidad y el análisis de la demanda que orienten la toma de decisiones para el diseño y optimización de rutas, frecuencias y horarios, asegurando la viabilidad comercial del sistema y su contribución al desarrollo regional.

1.2.3. Contribuir a la activación social de las estaciones y al incremento de los ingresos de Tren Maya, a través de la generación de estudios socioeconómicos y la implementación de acciones de inclusión social y productiva, a fin de impulsar el bienestar social y desarrollo económico de la zona de influencia.

1.2.4. Implementar un sistema integral de precios competitivos y esquemas dinámicos, que incluya tarifas corporativas, descuentos por volumen y convenios institucionales, ajustados a la demanda, los patrones de compra y la estacionalidad de los servicios ferroviarios de pasajeros.

Objetivo 2. Fortalecer la fiabilidad del servicio para generar fidelización del cliente.

Estrategia 2.1. Mejorar la calidad del servicio al cliente de Tren Maya mediante un marco de gestión unificado basado en una cultura de mejora continua, que eleve la experiencia de los usuarios.

Acciones estratégicas:

2.1.1. Fortalecer los procesos integrales de atención y seguimiento a los usuarios a fin de mejorar la calidad del servicio y contribuir al incremento de ingresos de las líneas de negocio.

2.1.2. Optimizar la operación y conservación de las estaciones mediante la mejora de los procesos de servicio al cliente y los relacionados con la verificación relativos a su funcionamiento, para elevar la calidad de atención al usuario y asegurar la durabilidad de la infraestructura.

2.1.3. Realizar el monitoreo continuo de las condiciones meteorológicas con el fin de emitir pronósticos, avisos, y alertas sobre los sistemas que afectan el área, a fin de contribuir a la seguridad del personal, usuarios, las instalaciones y operaciones ferroviarias.

2.1.4. Desplegar el Sistema de Gestión de la Calidad de Tren Maya, mediante la implementación de mecanismos de aplicación, seguimiento y mejora continua, así como acciones de sensibilización y fortalecimiento de la cultura de la calidad al interior de la organización, orientadas a la eficiencia operativa y al cumplimiento normativo, que permitan asegurar la trazabilidad de los procesos, la atención oportuna de hallazgos y la estandarización de buenas prácticas institucionales.

2.1.5. Fortalecer la capacidad de respuesta a emergencias, a través de la capacitación de las Brigadas Internas de Protección Civil, desarrollo y estandarización de protocolos, para asegurar la protección integral de usuarios y pasajeros.

2.1.6. Posicionar al Centro de Gestión de Operaciones como una herramienta eficaz y eficiente elevando su capacidad técnica y operativa para la atención y solución de incidentes que se presentan en la operación mediante la implementación de la plataforma IVU para el control de operaciones.

2.1.7. Fortalecer los procesos operativos mediante la identificando de riesgos, deficiencias y necesidades de mejora con el fin de aumentar la eficiencia del servicio.

2.1.8. Optimizar la asignación y el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria mediante sistemas integrados de despacho y control de tráfico, fortalecidos por la implementación de ventanas horarias y el uso eficiente de rutas, para elevar la seguridad operativa y asegurar el cumplimiento de los itinerarios.



Estrategia 2.2. *Reforzar la fiabilidad del servicio a través del mejoramiento de los sistemas de mantenimiento, fortalecimiento de las competencias del personal mediante la capacitación continua y la definición de procedimientos.*

Acciones estratégicas:

2.2.1. Implementar y difundir el Plan RAM (fiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad), el Plan de Seguridad Funcional y el Sistema de notificación FRACAS para asegurar la alineación operativa de la línea ferroviaria con la norma EN 50126:2017.

2.2.2. Fortalecer las capacitaciones técnicas y consolidar la cultura institucional de Tren Maya en materia de seguridad funcional RAMS mediante programas de capacitación y difusión al interior de la Entidad.

2.2.3. Implementar mecanismos de supervisión por medio de la creación de los puestos de jefes de maquinistas, jefes de supervisores a bordo y jefes de inspectores de operaciones en las bases de Cancún, Merida, Campeche, Palenque y Chetumal.

2.2.4. Aplicar la estandarización de protocolos operativos con enfoque en calidad y seguridad a fin de garantizar tiempos mínimos de fallas y óptimo aprovechamiento de los recursos de energía.

2.2.5. Actualizar los manuales, procesos y procedimientos operativos necesarios para la eficiencia, seguridad y cumplimiento normativo en la operación ferroviaria de carga.

2.2.6. Diseñar y documentar la propuesta del Plan de Patios (PP), asegurando se contemplen las actividades como el recibo de tren en patio, clasificación de unidades, formación y ofrecimiento de trenes, llamado de tripulación, despacho y llamado de tren destino.

2.2.7. Diseñar y documentar la propuesta del Plan Maestro de Servicio (PMS) y del Plan Diario de Operaciones (PLADO), contemplando escenarios de demanda, criterios de evaluación y estrategias operativas eficientes para optimizar la puesta en marcha del transporte ferroviario de carga y que ofrece el Tren Maya, S.A. de C.V.

2.2.8. Diseñar y documentar la propuesta del Plan de operación del patio Intermodal, asegurando que este instrumento contemple el escenario de demanda y facilite un criterio de evaluación.

2.2.9. Desarrollar, implementar y priorizar el Plan de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad (SGS), integrando tanto al personal activo como al de nuevo ingreso, para prevenir riesgos operativos, aumentar la seguridad de los usuarios y consolidar una cultura de seguridad positiva, sólida y sostenible en todo el sistema Tren Maya.

Objetivo 3. *Consolidar la infraestructura ferroviaria de la empresa para optimizar el uso de los recursos y responder a la demanda del mercado.*

Estrategia 3.1. *Fortalecer el mantenimiento del sistema ferroviario, mediante la ejecución de planes y programas de mantenimiento preventivo y correctivo, estandarizando procedimientos y asegurando el cumplimiento normativo aplicable y la continuidad del servicio ferroviario.*

Acciones estratégicas:

3.1.1. Crear manuales de inspección del equipo ferroviario para su aplicación en los talleres y cocheras.

3.1.2. Elaborar un diagnóstico técnico-normativo de las actividades de inspección y mantenimiento del equipo ferroviario, mediante la revisión de la normativa vigente y el análisis de los procesos actuales, aplicables en talleres y cocheras.

3.1.3. Verificar la correcta prestación del servicio de mantenimiento a los sistemas de comunicación de respaldo a bordo y en vía, con el fin de asegurar la funcionalidad de las comunicaciones para el servicio ferroviario.

3.1.4. Realizar el seguimiento al proceso de validación de los manuales de mantenimiento de los sistemas ferroviarios.

3.1.5. Supervisar el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de los tramos 1 al 4.

3.1.6. Supervisar el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de los tramos 5 al 7.

Estrategia 3.2. *Dar seguimiento a la conclusión de la infraestructura ferroviaria, asegurando el cierre técnico y administrativo, la validación de obras y las pruebas operativas de seguridad, con apego a la normatividad vigente y a las metas institucionales.*

Acciones estratégicas:

3.2.1. Implementar el Programa Integral de Gestión Ambiental para los proyectos de carga y pasajeros, por medio del desarrollo de estrategias de preservación y mitigación ambiental en la zona de influencia del Tren Maya.

3.2.2. Desarrollar e implementar el Plan Anual de Seguridad (PAS), que integra el Plan Anual de Control y Supervisión (PACS), orientado a la identificación y gestión proactiva de riesgos, con el fin de fortalecer la seguridad operacional.

3.2.3. Verificar y monitorear el Registro General de Peligros (RGP), el índice Tolerable de Riesgo (ITR) y los indicadores de seguridad establecidos por la ATTRAPI en el SNIF, a fin de asegurar el control efectivo de las medidas de mitigación y la eficiencia y la eficacia operativa en la operación, explotación y mantenimiento de la línea Tren Maya.

3.2.4. Impulsar y promover la participación y coordinación de todas las áreas de Tren Maya a través del Comité de Seguridad Operacional, garantizando la vigilancia integral de los procesos para preservar niveles óptimos de seguridad y eficiencia en el servicio.

3.2.5. Asegurar la ejecución del Modelo Operativo de Carga bajo la definición de esquemas de interoperabilidad y mallas horarias compartidas, para optimizar el uso de la infraestructura ferroviaria y asegurar la convivencia eficiente entre los servicios de pasajeros y el transporte de mercancías en el Sureste.

3.2.6. Implementar el Programa de Gestión Hídrica, mediante acciones estratégicas de preservación y aprovechamiento sustentable, para garantizar la observancia normativa y la protección del recurso hídrico en Tren Maya.

3.2.7. Implementar el Programa de Gestión de Residuos mediante la aplicación de los procedimientos normativos aplicables a la operación de Tren Maya.

3.2.8. Elaborar el Plan Integral de protección y Conservación de la Biodiversidad (fauna) mediante programas y protocolos de protección, manejo y conservación, para la protección de la fauna en coordinación con las autoridades ambientales.

3.2.9. Realizar análisis, opinión jurídica y/o atención en materia de inmuebles o derecho de vía relacionado con la infraestructura y la vía general de comunicación ferroviaria de Tren Maya del servicio de carga y de pasajeros, así como servicios auxiliares, a fin de salvaguardar los intereses jurídicos de la Entidad.

3.2.10. Brindar asistencia, consulta y/o asesoría jurídica a las Unidades Administrativas de la Entidad Tren Maya, a fin de asegurar que las actuaciones de la Entidad se encuentren apegadas a derecho y salvaguardar sus intereses.

Objetivo 4. Fortalecer la cultura organizacional promoviendo los valores institucionales, potenciando el valor de la marca para generar un sentido de pertenencia y una percepción positiva con la ciudadanía.

Estrategia 4.1. Consolidar al Tren Maya como una empresa pública eficiente y sostenible mediante mejores prácticas, asegurando el cumplimiento normativo y el logro de sus objetivos estratégicos y sociales.

Acciones estratégicas:

4.1.1. Implementar un modelo Institucional de capacitación y desarrollo a través de programas de formación integral con enfoque en seguridad, eficiencia operativa para personal técnico de servicios ferroviarios.

- 4.1.2.** Optimizar la estructura organizacional de las Unidades Administrativas de la Entidad, a través de la aprobación y registro de las propuestas por las instancias competentes, con el fin de incrementar la eficiencia, optimizar recursos y mejorar la alineación estratégica ante los cambios de entorno.
- 4.1.3.** Fortalecer el monitoreo de los Instrumentos del Seguimiento del Desempeño (ISD) de los programas presupuestarios para garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas establecidos por las distintas áreas de la empresa.
- 4.1.4.** Optimizar la planeación del gasto institucional a través de la gestión y control de las adecuaciones presupuestarias en el Sistema Módulo de Adecuaciones Presupuestarias de Entidades (MAPE) con el fin de eficientizar los tiempos de respuesta.
- 4.1.5.** Consolidar el Portafolio de Proyectos de Tecnologías de la Información y Comunicación (POTIC) para cubrir las necesidades tecnológicas de las áreas usuarias de la empresa.
- 4.1.6.** Fortalecer la seguridad informática y a través de una cultura de seguridad de la información.
- 4.1.7.** Optimizar la gestión y canalización de los escritos de petición entre las áreas, que permita brindar respuesta conforme a las facultades y atribuciones de la Entidad, en apego al marco normativo aplicable.
- 4.1.8.** Supervisar y dar acompañamiento a los procesos de especialización en materia de transparencia y rendición de cuentas del personal de la Entidad, a fin de asegurar el cumplimiento de las metas establecidas en los programas de capacitación emitidos por la autoridad garante.
- 4.1.9.** Supervisar la recopilación, validación e integración de la información que conforma el Plan Institucional de Publicación de Datos Abiertos de esta Entidad, a efecto de asegurar su carga oportuna y conforme a la normativa aplicable en la Plataforma Nacional de Datos Abiertos.
- 4.1.10.** Fortalecer el control patrimonial de la entidad mediante la ejecución del programa anual de toma de inventarios físicos y la actualización del sistema de resguardos, para garantizar la integridad, rastreabilidad y uso eficiente de los bienes muebles que integran el activo fijo de la entidad.
- 4.1.11.** Optimizar la planeación de adquisición de bienes y contratación de servicios mediante la integración oportuna y consolidada de las necesidades de las áreas, para la formalización de un Programa Anual de Adquisiciones (PAAAS) que garantice las mejores condiciones de precio, calidad y oportunidad para la Entidad.
- 4.1.12.** Coordinar los procedimientos jurídicos a fin de otorgar a los servidores públicos de la Paraestatal, la representación de la Entidad que requieran ante terceros para el cumplimiento de sus funciones y atribuciones.
- 4.1.13.** Difundir a las Unidades Administrativas las directivas y normas jurídicas relacionadas con el ejercicio de las atribuciones de la Entidad, a efecto de asegurar su observancia y cumplimiento.



Estrategia 4.2. *Consolidar una identidad organizacional que promueva el sentido de pertenencia y la colaboración transversal, asegurando la alineación del talento humano con los valores institucionales, la misión, visión y objetivos estratégicos de Tren Maya, fortaleciendo así su desempeño operativo y su impacto social.*

Acciones estratégicas:

4.2.1. Fortalecer la productividad del capital humano y de su bienestar organizacional mediante la implementación de una cultura de seguridad y salud en el trabajo, para elevar la calidad de vida y reducir la incidencia de riesgos laborales.

4.2.2. Contribuir en la contratación de personal con igualdad de oportunidades, especialmente para personas con discapacidad y población local de la zona de influencia de Tren Maya, para asegurar una operación inclusiva y libre de discriminación.

4.2.3. Coadyuvar en la protección patrimonial y a la continuidad operativa mediante una defensa jurídica de carácter contencioso, fortaleciendo una cultura de legalidad que salvaguarde los intereses de Tren Maya frente a riesgos económicos y jurídicos.



Estrategia 4.3. Promover la imagen de la empresa impulsando un ambiente de trabajo positivo, la satisfacción del cliente y la responsabilidad social, a fin de lograr una percepción positiva a nivel nacional e internacional.

Acciones estratégicas:

4.3.1. Optimizar el sistema de inteligencia mediática y digital para la detección oportuna de riesgos reputacionales y tendencias de opinión pública, proveyendo insumos analíticos que blinden la narrativa institucional y faciliten la toma de decisiones estratégicas.

4.3.2. Estandarizar, potenciar y posicionar la identidad gráfica y audiovisual de Tren Maya, desarrollando narrativas visuales que comuniquen la vocación humanista, inclusiva y tecnológica del servicio ferroviario, asegurando cohesión del mensaje en todos los canales de difusión interna y externa.

55



Definición de indicadores



Los indicadores tácticos del Programa Anual de Trabajo (PAT) 2026 son instrumentos que permiten dar seguimiento al logro de los objetivos tácticos y su contribución a los resultados estratégicos de Tren Maya. Miden los avances y resultados derivados de la implementación de acciones operativas y funcionales, reflejando de manera directa el desempeño táctico de la organización.

En complemento, los indicadores concurrentes constituyen un instrumento central para evaluar el desempeño integral de Tren Maya, ya que miden los resultados derivados de acciones que requieren la coordinación entre distintas áreas de la empresa. Este enfoque se inspira en modelos de planeación basados en la corresponsabilidad institucional y la evaluación multivariable, permitiendo transitar de esquemas tradicionales de seguimiento vertical a estructuras integradoras y colaborativas.

Los indicadores concurrentes del PAT permiten cuantificar de manera simultánea los avances en los cuatro objetivos definidos en el mapa estratégico: crecimiento sostenible y competitividad, fiabilidad del servicio, consolidación de infraestructura ferroviaria y fortalecimiento de la cultura organizacional. De este modo, es posible evaluar cómo las acciones de promoción comercial, transporte intermodal, mantenimiento de infraestructura, capacitación del personal y gestión ambiental interactúan para generar resultados colectivos y sostenibles.

Este modelo refleja la suma de esfuerzos de las Coordinaciones Generales y las Direcciones, promoviendo la alineación de estrategias operativas, comerciales y sociales con los objetivos institucionales. Así, los indicadores concurrentes no solo registran logros individuales por área, sino que capturan la eficacia de la colaboración, la integración de procesos y la capacidad de Tren Maya para generar valor público de manera transversal.

De esta manera, la articulación de indicadores tácticos y concurrentes permite que los resultados obtenidos en los distintos niveles de acción impacten de forma coherente en los objetivos, asegurando que las decisiones operativas contribuyan al desempeño integral. Esta integración facilita la rendición de cuentas, la toma de decisiones basada en evidencia y la mejora continua, consolidando a Tren Maya como un sistema ferroviario eficiente, seguro, rentable, socialmente responsable y ambientalmente sostenible.

Indicadores tácticos

Se establecen cuatro indicadores tácticos:

- ▶ **Tasa de crecimiento de ingresos**, con el cual se pretende medir el incremento de los ingresos de la empresa respecto al ejercicio anterior, reflejando su capacidad de crecimiento y competitividad en el mercado.
- ▶ **Índice de fidelidad del cliente**, busca medir el porcentaje de usuarios que regresan o manifiestan intención de usar el Tren Maya nuevamente, reflejando la efectividad de las estrategias implementadas para fortalecer la fiabilidad del servicio y la satisfacción del cliente.
- ▶ **Densidad de tráfico de vehículos**, este indicador proporciona el grado de uso comercial de las vías concesionadas al determinar el tráfico de carros cargados (coches) y vacíos que circulan.

► **Índice de percepción pública de la imagen institucional de Tren Maya**, busca medir la imagen que perciben los distintos públicos (lectores, consumidores, usuarios) sobre la empresa.

Indicadores concurrentes

Se establecen 9 indicadores concurrentes integrados por indicadores componente que mide la contribución específica de cada área, asegurando una medición integral, transparente y comparable del avance institucional.

Índice de contribución a los ingresos por vinculación interinstitucional

Se integra con la participación de 5 áreas a través de 17 componentes, con la siguiente participación:

39%

Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios

23%

Dirección de Comunicación Social

18%

Coordinación General Jurídica Consultiva

15%

Coordinación General de Gestión de Infraestructura Ferroviaria

5%

Coordinación General de Estrategia Corporativa

Índice de contribución a los ingresos por venta de boletos

Se integra con la participación de 3 áreas a través de 10 componentes, con la siguiente participación:

64%

Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios

18%

Coordinación General de Estrategia Corporativa

18%

Coordinación General de Gestión de Infraestructura Ferroviaria

Índice de contribución a la mejora en la calidad del servicio al cliente

Se integra con la participación de 5 áreas a través de 11 componentes, con la siguiente participación:

32%

Coordinación General de Estrategia Corporativa

27%

Coordinación General de Operación Ferroviaria de Pasajeros

18%

Coordinación General de Gestión de Infraestructura Ferroviaria

14%

Coordinación General de Comercialización de Servicios Ferroviarios

9%

Coordinación General de Recursos Humanos

Índice de contribución a la fiabilidad en el servicio de operaciones ferroviarias

Se integra con la participación de 4 áreas a través de 13 componentes, con la siguiente participación:

58%

Coordinación General de Seguridad y Circulación Ferroviaria

19%

Coordinación General de Gestión de Infraestructura Ferroviaria

17%

Coordinación General de Operación Ferroviaria de Pasajeros

6%

Coordinación General de Recursos Humanos

Índice de contribución al fortalecimiento del mantenimiento del sistema ferroviario de Tren Maya

Se integra con la participación de 5 áreas a través de 12 componentes, con la siguiente participación:

43%

Coordinación General de Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria

29%

Coordinación General de Seguridad y Circulación Ferroviaria

14%

Coordinación General de Mantenimiento de Equipo Ferroviario

7%*Coordinación General de Mantenimiento de Sistemas Ferroviarios***7%***Coordinación General de Gestión de Infraestructura Ferroviaria*

Índice de contribución a la conclusión de la infraestructura ferroviaria de Tren Maya

Se integra con la participación de 5 áreas a través de 7 componentes, con la siguiente participación:

40%*Coordinación General de Operación Ferroviaria de Carga***26%***Coordinación General Jurídica Consultiva***13%***Coordinación General de Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria***13%***Coordinación General de Mantenimiento de Sistemas Ferroviarios***8%***Coordinación General de Estrategia Corporativa*

Índice de contribución en la consolidación de la identidad organizacional

Se integra con la participación de 3 áreas a través de 7 componentes, con la siguiente participación:

54%

Coordinación General de Recursos Humanos

27%

Coordinación General Jurídica Contenciosa

19%

Dirección de Comunicación Social

Índice de contribución a la mejora de la cultura de la calidad, eficiencia y sostenibilidad

Se integra con la participación de 8 áreas a través de 22 componentes, con la siguiente participación:

24%

Coordinación General de Estrategia Corporativa

14%

Dirección de Transparencia

14%

Coordinación General de Recursos Humanos

12%

Coordinación General de Recursos Materiales y Servicios Generales

9%*Coordinación General Jurídica
Contenciosa***9%***Coordinación General de Finanzas***9%***Coordinación General de Tecnologías
de la Información y Comunicaciones***9%***Coordinación General Jurídica
Consultiva*

Índice de contribución en la percepción positiva de la imagen de la empresa

Se integra con la participación de 3 áreas a través de 3 componentes, con la siguiente participación:

42%*Dirección de Comunicación Social***29%***Coordinación General de
Recursos Humanos***29%***Coordinación General de Estrategia
Corporativa*

La generación y aplicación de estos indicadores posiciona a Tren Maya, S.A. de C.V. como una entidad con un enfoque integral y medible en la planeación y evaluación institucional.



Matriz de alineación de indicadores

La alineación táctica y concurrente constituye una herramienta que permite visualizar la relación entre los objetivos estratégicos, los indicadores tácticos, los indicadores concurrentes y la contribución de las Coordinaciones y Direcciones, definidos en el Programa Anual de Trabajo 2026. Su finalidad es asegurar la coherencia entre los distintos niveles de planeación y evaluación, facilitando la identificación de la contribución de cada indicador al cumplimiento de los objetivos institucionales.

A continuación, se presenta de manera esquemática dicha alineación, lo que permite identificar con claridad las relaciones entre los distintos componentes, fortalecer la trazabilidad de los resultados y facilitar el seguimiento integral del desempeño institucional.



Impulsar el crecimiento sostenible para asegurar la competitividad de la empresa

Fortalecer la fiabilidad del servicio para generar fidelización del cliente

Consolidar la infraestructura ferroviaria de la empresa para optimizar el uso de los recursos y responder a la demanda del mercado

Fortalecer la cultura organizacional promoviendo los valores institucionales, potenciando el valor de la marca para generar un sentido de pertenencia y una percepción positiva con la ciudadanía

Indicador Táctico (Medición de Éxito)



Tasa de crecimiento de ingresos



Índice de fidelidad del cliente



Densidad de tráfico de vehículos



Índice de percepción pública de la imagen institucional de Tren Maya

Indicadores Concurrentes (Acciones de Contribución)

Índice de contribución a los ingresos por vinculación interinstitucional

Índice de contribución a los ingresos por venta de boletos

Índice de contribución a la mejora en la calidad del servicio al cliente

Índice de contribución a la fiabilidad en el servicio de operaciones ferroviarias

Índice de contribución al fortalecimiento del mantenimiento del sistema ferroviario de Tren Maya

Índice de contribución a la conclusión de la infraestructura ferroviaria de Tren Maya

Índice de contribución en la consolidación de la identidad organizacional

Índice de contribución a la mejora de la cultura de la calidad

Índice de contribución en la percepción positiva de la imagen de la empresa





Glosario



Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI): Es un organismo descentralizado con autonomía técnica y operativa, sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), que tiene como objetivo principal liderar la planificación, construcción, supervisión y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en México.

Áreas Naturales Protegidas (ANP): Son zonas del país, en donde los ambientes originales no han sido significativamente alterados por la actividad del ser humano o que requieren ser preservadas y restauradas y están sujetas al régimen previsto en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA).

Balanced Scorecard (BSC) o Cuadro de Mando Integral (CMI): Herramienta de gestión estratégica que traduce la visión y objetivos de la organización en acciones medibles y alineadas. Integra cuatro perspectivas: financiera, clientes, procesos internos, aprendizaje y crecimiento.

Casetas técnicas: Infraestructura distribuida a lo largo de las vías, son espacios cerrados y bien aireados que contienen equipos electrónicos de señalización, telecomunicaciones.

Centro de Gestión de Operaciones (CGO): Centro encargado de supervisar en tiempo real las operaciones ferroviarias de pasajeros, garantizando el cumplimiento de los servicios y la atención inmediata de incidentes o accidentes, con el objetivo de asegurar la seguridad, puntualidad y eficiencia del sistema.

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT): Plataforma logística multimodal que conecta los puertos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Chiapas, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) y los Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS), con el objetivo de impulsar el desarrollo regional sustentable en Veracruz, Oaxaca, Tabasco y Chiapas.

Densidad de tráfico de vehículos: Indicador que cuantifica el movimiento total del equipo ferroviario, tanto de carga como de pasajeros, en relación con la extensión física de la red concesionada. Su cálculo se obtiene dividiendo el número total de carros y coches en tránsito (con carga o vacíos) entre los kilómetros de vía establecidos en el título de concesión correspondiente.

FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas): Herramienta de análisis estratégico que permite identificar factores internos y externos que influyen en el desempeño de la empresa.

FRACAS (Failure Reporting, Analysis, and Corrective Action System): Sistema de comunicación y gestión de fallos, es una herramienta que establece un proceso estructurado para la identificación, reporte, análisis y resolución de fallos o incidentes que afectan la operación ferroviaria. Su objetivo es detectar la causa raíz de las averías y aplicar acciones correctivas verificadas, garantizando la seguridad, confiabilidad y continuidad del servicio.

GRP (Government Resource Planning): Es un software de planificación y gestión de recursos gubernamentales que optimiza procesos administrativos y financieros de la empresa.

Manifestación de Impacto Ambiental (MIA): Es un documento técnico de la política ambiental que, con base en estudios, describe los impactos significativos y potenciales que una obra o actividad puede generar en el ambiente. Su propósito es prevenir, mitigar o restaurar daños, y establecer medidas para evitar o reducir efectos negativos tanto en la naturaleza como en la salud humana.

Presupuestos de Egresos de la Federación (PEF): Documento aprobado anualmente por el H. Congreso de la Unión que establece la distribución de recursos públicos para el ejercicio fiscal.

Plan Nacional de Desarrollo (PND): Es el instrumento rector de la planeación nacional, un documento clave mediante el cual el Gobierno de México define los objetivos, prioridades y líneas de acción para orientar el desarrollo del país durante el sexenio. Integra un diagnóstico de la situación actual y establece metas concretas que buscan atender las necesidades de la población, impulsar el crecimiento económico y fortalecer el bienestar social.

Plan Diario de Operaciones (PLADO): Documento operativo que especifica la planificación de las actividades diarias del servicio ferroviario de carga, detallando el uso de equipo tractivo y de arrastre, asignación de tripulaciones y cumplimiento de los itinerarios establecidos.

Plan Maestro de Servicio (PMS): Documento que define la planificación y programación de operaciones ferroviarias con base en la demanda del servicio.

Plan de Patios (PP): Estrategia operativa que establece la asignación y uso eficiente de los patios ferroviarios, optimizando la formación, clasificación y despacho de trenes para asegurar la fluidez del servicio.

Programa Sectorial de Defensa Nacional (PSDN): Documento derivado del PND que traduce los objetivos, estrategias y líneas de acción de la Secretaría de la Defensa Nacional, articulando la misión de las Fuerzas Armadas con el desarrollo nacional.

Programa Institucional (PI): Es el documento estratégico que define las acciones, proyectos y actividades diseñadas y desarrolladas por Tren Maya, con el propósito de dar cumplimiento a su misión, visión y objetivos.

Puesto de Control Central (PCC): Centro de operaciones principal que supervisa y coordina el tráfico ferroviario de toda la red. Integra la información de los puestos zonales y toma decisiones estratégicas para garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio.

Puesto de Control Zonal (PCZ): Centro de operaciones encargado de gestionar el tráfico ferroviario en un área específica de la red. Se ocupa de la supervisión operativa local y mantiene comunicación con el PCC para asegurar la interoperabilidad del sistema.

RAMS: Reliability (Confiabilidad), Availability (Disponibilidad), Maintainability (Mantenibilidad), Safety (Seguridad). Es un enfoque sistemático utilizado en ingeniería para evaluar y mejorar la fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad de un sistema o producto durante todo su ciclo de vida, desde su diseño hasta su retirada de servicio.

Resolutivo DTU (Documento Técnico Unificado): Instrumento normativo que concentra especificaciones técnicas y lineamientos correspondiente a proyectos de infraestructura.

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT): Dependencia del gobierno federal de México encargada de planificar, construir, mantener y operar la infraestructura de comunicaciones y transportes del país. Esto incluye carreteras, puentes, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y sistemas de telecomunicaciones.

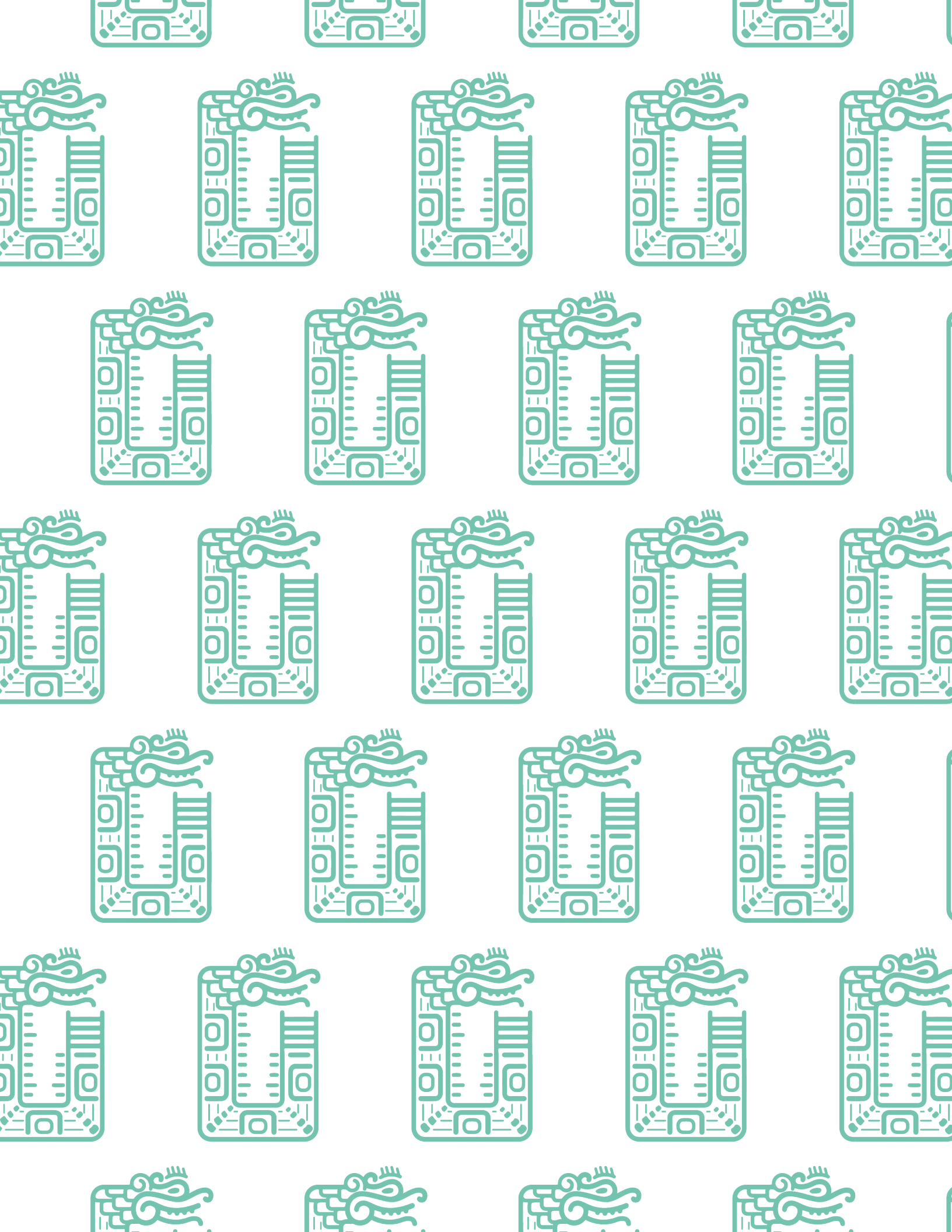
Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios (SNIF): Herramienta clave para el monitoreo y evaluación del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM), que consolida los principales indicadores estadísticos generados por la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI).

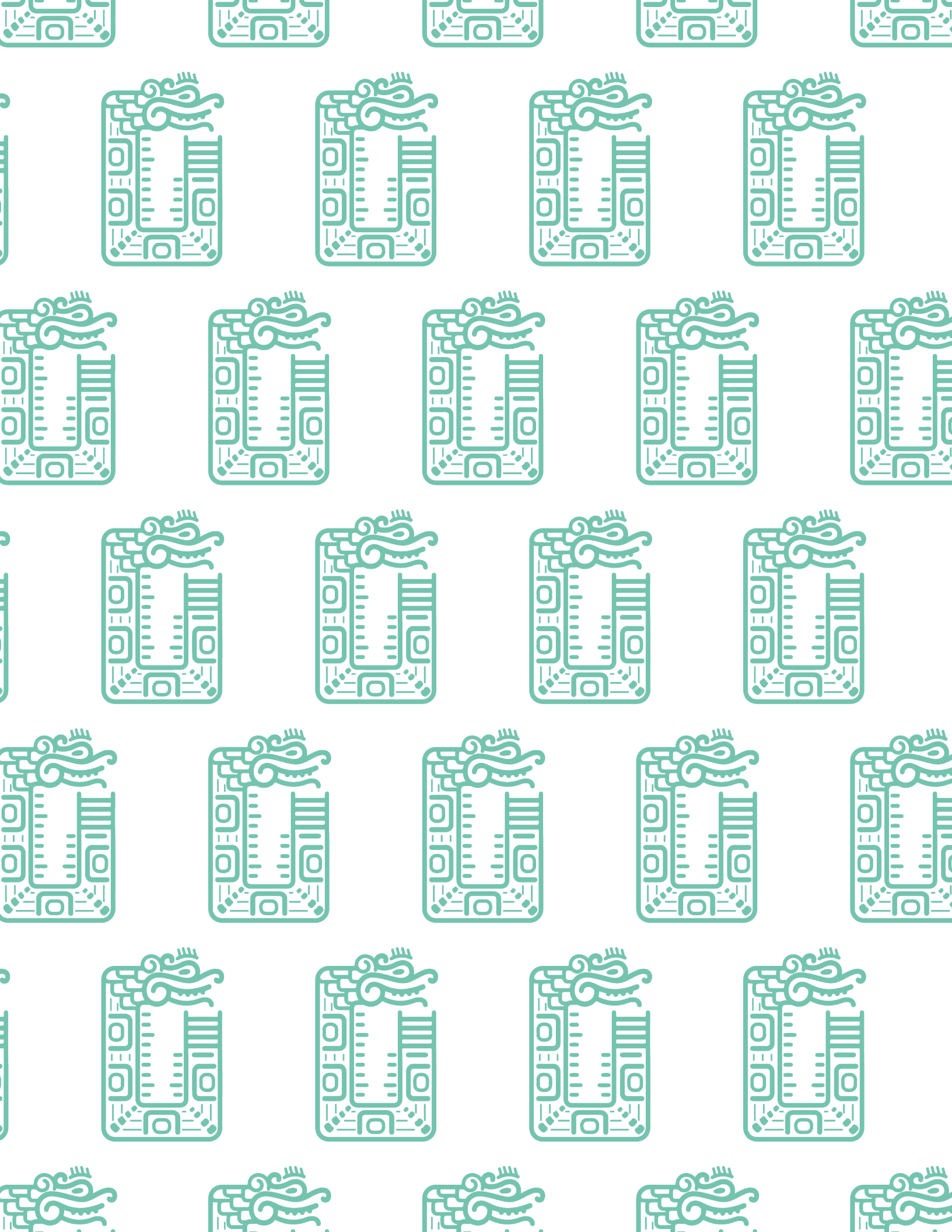
Sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System): Estándar europeo de gestión del tráfico ferroviario que integra señalización y control automatizado, permitiendo coordinar la circulación de trenes, optimizar la administración del tráfico y garantizar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios.



Viajes que transforman









Defensa
Secretaría de la Defensa Nacional



**TREN
MAYA**
TSÍIMIN K'ÁAK