

Informe de Rendición de Cuentas 2006-2012



Vivir Mejor



SCT

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



GOBIERNO
FEDERAL





12.11.1 Presentación.

El presente documento, tiene el propósito fundamental de rendir cuentas de la administración de la Entidad durante el periodo comprendido del 1 de diciembre de 2006 al 30 de noviembre de 2012, de tal manera que la administración entrante, por una parte conozca de forma lo más clara posible y ordenada sobre el quehacer sustantivo de la misma y a su vez pueda dar continuidad a los servicios y funciones que desempeña y a los programas y proyectos a su cargo. De igual manera, servir como constancia documental para el proceso de cambio de la Administración Pública Federal.

Antecedentes

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V. (FIT), es una empresa de participación estatal mayoritaria de la Administración Pública Federal, constituida el 19 de octubre de 1999 que inició operaciones en el año 2000, en los términos del Título de Asignación que le fue otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1999, para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Istmo de Tehuantepec identificada como línea “Z”.

Esta vía general de comunicación ferroviaria tiene una extensión de 207.376 Kms. de vía distribuidos en una sola línea denominada Línea “Z”, que comprende el tramo de Medias Aguas en el estado de Veracruz, a Salina Cruz en Oaxaca.

Dicha línea se ubica geográficamente en el sureste de la República Mexicana uniendo los puertos de Coatzacoalcos en el estado de Veracruz con el de Salina Cruz en el estado de Oaxaca, donde al FIT le fue asignado el tramo de Medias Aguas a Salina Cruz. Cuenta con una localización estratégica en el país, por lo que juega un papel fundamental para el desarrollo de la región actuando como detonador de la actividad económica e impulsando con ello el desarrollo social de su zona de influencia.

Cabe precisar, que a la fecha la entidad no dispone de unidades de arrastre ni fuerza tractiva para operar en dicha línea, ya que su principal actividad está orientada únicamente, a la conservación y mantenimiento de la vía férrea, así como a otorgar y recibir derechos de paso con los ferrocarriles conectantes FERROSUR, S. A. de C. V. y Cía. de Ferrocarriles Chiapas Mayab, S. A. de C. V. (CFCM).



Sin embargo resulta de gran relevancia destacar, que a partir de 2007, como consecuencia de que la Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab, S. A. de C. V. abandonara la concesión para operar las líneas de Chiapas y del Mayab (principalmente las líneas “FA” “FD” y “K”) y a fin garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, así como el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo de la citada concesionaria; el 10 de agosto de 2007 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes impuso al FIT la modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de dichas líneas y, al mismo tiempo, prestar en las mismas el servicio público de transporte ferroviario de carga. De igual manera, la SCT designó al FIT como depositario de los bienes asegurados a CFCM, y con fundamento en lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, también lo designó como verificador especial de los bienes asegurados a la Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab.

Esta circunstancia, cambió drásticamente las condiciones y magnitud de las operaciones del FIT, toda vez de que a partir de este momento se convirtió, ahora sí, en operador de un ferrocarril con todas las implicaciones que ello conlleva, en términos económicos, laborales, mercantiles, legales, etc. como más adelante se detalla. Esto, sin menoscabo de la obligatoriedad que también le encomendó la SCT al FIT, de reconstruir la infraestructura ferroviaria de la Costa de Chiapas que había sido dañada por el paso del huracán Stan en 2005, así como la de rehabilitar la totalidad de las líneas de Chiapas y del Mayab, por cuenta y orden del Gobierno Federal, hasta en tanto cesaran las causas que dieron origen a la imposición de la modalidad comentada.

En el período enero a noviembre de 2012 se encuentra vigente.

Marco Legal.

El marco legal que establece las bases sobre las cuales las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal deberán elaborar el Informe de Rendición de Cuentas para el proceso de entrega-recepción 2006-2012 de los asuntos a su cargo, lo constituyen los siguientes ordenamientos normativos:

- a. Acuerdo para la Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012; publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 19 de diciembre de 2012.



- b. Decreto para realizar la entrega-recepción del informe de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión; publicado en el DOF el 14 de septiembre de 2005.
- c. Lineamientos para la formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012, publicados en el DOF el 18 de enero de 2012.
- d. Acuerdo que establece las disposiciones que deberán observar los servidores públicos al separarse de su empleo, cargo o comisión, para realizar la entrega-recepción del informe de los asuntos a su cargo y de los recursos que tengan asignados; publicado en el DOF el 13 de octubre de 2005.

En el período enero a noviembre se encuentran vigentes.

Misión, Visión, Objetivos Estratégicos.

La Misión del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V., es la de conservar bajo la rectoría del Estado la vía general de comunicación constituida por la vía férrea del Istmo de Tehuantepec, manteniéndola en condiciones óptimas de operación a fin de que coadyuve de manera eficiente al desarrollo económico y social de la región.

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

De igual manera, cumplir a cabalidad con las obligaciones derivadas de la imposición de modalidad en cuanto a operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab, hasta en tanto la Secretaría de Comunicaciones y transportes determine que han cesado las causas que dieron origen a la misma.

En este marco de acción, los Objetivos Estratégicos que se ha planteado el FIT son los siguientes:



- Conservar y modernizar la infraestructura a fin de garantizar la oferta del servicio de derechos de paso.
- Proporcionar el servicio de derechos de paso con eficiencia, calidad y seguridad a los usuarios.
- Construir vías nuevas a fin de elevar la capacidad instalada para atender la demanda esperada en el mediano plazo.
- Promover convenios con otros modos de transporte a fin de contribuir al desarrollo de un transporte integral, que a su vez coadyuve al desarrollo económico y social de la región.
- Contribuir, mediante el ofrecimiento de servicios de calidad, a la instalación de nuevas industrias y con ello al desarrollo económico y social de la región.
- Operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab, en los términos y condiciones en que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo juzgue conveniente, ejecutando los programas y proyectos de inversión y de conservación y mantenimiento que la misma le encomiende.

En el período enero a noviembre de 2012 no se registran cambios en este rubro.

Descripción de los Servicios y Funciones.

Conforme al Título de Asignación otorgado por la SCT al FIT, los servicios que se proporcionan en la línea “Z”, se circunscriben a la conservación y mantenimiento de la vía férrea, así como a otorgar y recibir derechos de paso con los ferrocarriles conectantes FERROSUR, S.A. de C.V. y Cía. de Ferrocarriles Chiapas Mayab, S.A. de C.V., es decir en esta ruta no se presta el servicio público de transporte ferroviario de carga.

En los términos de la modalidad impuesta por la SCT al FIT, a partir de 2007 se proporciona en las líneas ferroviarias de Chiapas y del Mayab, el servicio público de transporte ferroviario de carga, teniendo como principales clientes a CFE, Cemex, Cementos Apasco, Siderúrgica Lázaro Cárdenas, Talleres y Acero, Grupo Papelero Scribe, entre otros, así como a los propios ferrocarriles concesionarios



Ferrosur, Ferromex y Kansas en una longitud aproximada de 1,549.8 kilómetros de vía principal, a cargo temporal del FIT.

En este mismo contexto de la imposición de modalidad, y con el apoyo de recursos fiscales del Gobierno Federal, se desarrollan programas de conservación y mantenimiento a la infraestructura ferroviaria de dichas líneas; al tiempo que, también con base en resoluciones de la propia SCT, se ejecutan programa de inversión para la reconstrucción de la infraestructura, principalmente de puentes; a la rehabilitación de vía; así como a la construcción de nuevas obras ferroviarias, como es el caso de los proyectos denominados: “Libramiento Ferroviario para la Ciudad de Tapachula” y el de “Reconstrucción del tramo ferroviario “Los Toros Puerto-Chiapas”.

De igual manera, en su carácter de depositario de los bienes asegurados a la Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab y de verificador especial de la misma, el FIT trabaja conjuntamente con la SCT en la actualización de los inventarios y almacenes de los bienes y materiales afectos a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, y en la cuantificación permanente de las inversiones y recursos aplicados a la infraestructura ferroviaria en las líneas de Chiapas y del Mayab, a manera tal que la Secretaría disponga de los elementos de juicio actualizados para el proceso de conciliación que está llevando a cabo con la concesionaria, así como para su eventual entrega, en el momento y a quien la Secretaría decida.

En el período enero a noviembre de 2012 no se registran cambios en este rubro.

Objetivos y Actividades Institucionales.

Partiendo del objetivo sectorial de ampliar la cobertura y conectividad del sistema ferroviario nacional con otros modos de transporte para aprovechar la infraestructura disponible y mejorar la competitividad de los productos nacionales en los diferentes mercados de consumo; y del objetivo central que es el de convertir al Sistema Ferroviario Nacional en la columna vertebral del transporte en el país, el FIT se planteó durante la administración 2006-2012 los siguientes objetivos institucionales:

- En virtud de ser una empresa de reciente creación, los principales esfuerzos en la línea “Z”, se orientaron a consolidar el propósito de administrar, mantener y operar la infraestructura ferroviaria para otorgar y



recibir derechos de paso de los ferrocarriles conectantes, de forma eficiente y segura.

- Dar el mantenimiento preventivo y correctivo más adecuado a la infraestructura ferroviaria de la línea “Z” (207.376 Kms. de vía, 148 puentes y 399 alcantarillas).
- Cumplir de manera eficiente y eficaz con las obligaciones que le impuso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el sentido de operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab; así como aquellas relativas a la realización de proyectos de inversión en dichas líneas, orientados a restituir el estado operativo de las mismas, mediante la aplicación de programas de reconstrucción y rehabilitación de vía y puentes, principalmente; así como de construcción de libramientos ferroviarios para mejorar la eficiencia operativa del servicio ferroviario.
- Administrar de manera eficiente los recursos humanos, materiales y financieros de que dispone la entidad, dando cumplimiento a las diversas disposiciones en materia de ahorro de gasto público, transparencia, control interno, mejora de la gestión, etc.
- Incrementar la generación de ingresos propios, tanto en las líneas del FIT (“Z”) como en las de Chiapas y del Mayab, a manera tal que se pueda lograr en el menor tiempo posible la auto sustentabilidad del negocio.

En el período enero a noviembre de 2012 no se registran cambios en este tema.

Objetivos Institucionales y su vinculación con el Programa Nacional de Desarrollo.

Dentro de los objetivos rectores del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, y como parte del Eje de Política Pública 2.- “Economía Competitiva y Generadora de Empleo”, y en lo específico en el Objetivo 14 de dicho Eje, se establece el garantizar el acceso y ampliar la cobertura de la infraestructura y los servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo, así como hacer más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país, de manera que



estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas competitivas con las que cuenta México.

Por su parte el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, dentro del objetivo 3.2.1 “Ampliar la cobertura, eficiencia y conectividad del sistema ferroviario nacional con otros modos de transporte, para aprovechar la infraestructura disponible y mejorar la competitividad de los productos nacionales en los diferentes mercados de consumo”, propone las siguientes estrategias:

- Desarrollar nueva infraestructura ferroviaria con la finalidad de atender los problemas de interconexión en puertos, fronteras y zonas metropolitanas, con un impacto en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.
- Promover la coordinación entre los participantes en el transporte de mercancías por ferrocarril y establecer esquemas operativos eficientes en puertos donde confluyan dos o más operadores ferroviarios.

En este marco de acción, el FIT desarrolla sus programas de construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; al tiempo que proporciona servicios de transporte ferroviario de carga.

En el período enero a noviembre de 2012 se mantiene vigente esta información.

12.11.2 Marco Jurídico de Actuación.

Las disposiciones jurídicas que constituyen el marco regulatorio bajo el cual opera la entidad, son las siguientes:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley General de Sociedades Mercantiles.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley Federal del Trabajo.
- Ley Federal de las Entidades Paraestatales y su Reglamento
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento.
- Ley de Planeación.



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

- Ley de Ingresos de la Federación para los ejercicios 2006-2012.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y su Reglamento.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su Reglamento.
- Ley General de Contabilidad Gubernamental.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y su Reglamento.
- Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.
- Ley del Impuesto al Valor Agregado y su Reglamento.
- Ley del Impuesto Sobre la Renta y su Reglamento.
- Ley del Impuesto al Activo y su Reglamento.
- Ley de Enajenación de Bienes Muebles.
- Ley del Impuesto Especial de Aplicación a Tarifa Única (IETU).
- Presupuesto de Egresos de la Federación para los ejercicios 2006-2012.
- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Manual de Percepciones de los Servidores Públicos de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal para los ejercicios 2006-2012.
- Código Fiscal de la Federación y su Reglamento.
- Título de Asignación de la Vía General de Comunicación Ferroviaria del Istmo de Tehuantepec, otorgada a favor del FIT por la SCT, publicado en el DOF el 2 de mayo de 2000.
- Oficio Núm. 4.3.1076/2007 del 8 de agosto de 2007, mediante el cual la SCT designa al FIT depositario de los bienes asegurados a la Cía. de Ferrocarriles Chipas y Mayab, S. A. de C. V., así como verificador especial de la misma.
- Oficio 4.3.-143/2010 del 28 de enero de 2010 en relación con el Oficio Núm. 4.3.-1081/2007 de fecha 10 de agosto de 2007, mediante el cual la SCT impone al FIT Modalidad para operar, explotar y mantener las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab.
- Manuales Administrativos de Aplicación General en materia de: Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; Recursos Materiales y Servicios Generales; Planeación, Organización y Administración de los Recursos Humanos; Control Interno; Auditorías, Revisiones y Visitas de Inspección; Recursos Financieros; Transparencia; y, Tecnologías de la Información y Comunicaciones.



- Acta Constitutiva del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
- El Manual General de Organización.
- Programa Especial de Mejora de la Gestión.
- Programa Nacional de Rendición de Cuentas, Transparencia y Combate a la Corrupción 2008-2012 PNRCTCC.
- ACUERDO por el que se establecen las disposiciones que se deberán observar para la utilización del Sistema Electrónico de Información Pública Gubernamental denominado CompraNet. - DOF 28/06/2011
- Programa Anual de Disposición Final de Bienes Muebles.
- Lineamientos para la Armonización Contable.
- Lineamientos para elaborar Políticas, Bases y Lineamientos de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios y de Obra Pública y Servicios Relacionados con las Mismas.
- Disposiciones para incorporarse al programa de Cadenas Productivas de Nacional Financiera, S.N.C. -DOF 28/02/2007
- Decreto que establece las medidas de austeridad y disciplina del gasto de la Administración Pública Federal. -DOF 04/12/2006.
- Lineamientos específicos para la aplicación y seguimiento de las medidas de austeridad y disciplina del gasto de la Administración Pública Federal. DOF 29/12/2006.
- ACUERDO por el que se establecen los lineamientos para regular el uso del programa informático para la elaboración, control y seguimiento de la bitácora de obra pública por medios remotos de comunicación electrónica.

En el período enero a noviembre de 2012 se mantiene vigente esta normatividad.

12.11.3 Acciones y Resultados Relevantes obtenidos durante el periodo comprendido del 1 de diciembre de 2006, al 31 de diciembre de 2011.

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 y del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, durante la presente administración se llevaron a cabo las siguientes acciones relevantes:

En lo que se refiere al Título de Asignación de la línea “Z”, se continuó con la aplicación de programas de conservación y mantenimiento a la infraestructura ferroviaria de vía, puentes y de drenaje, lográndose un nivel de accidentabilidad de cero eventos en los últimos cuatro años. Para este propósito, durante el periodo comprendido del primero de diciembre de 2006 al 31 de diciembre de 2011, se



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

aplicaron recursos de gasto corriente y de inversión por un total de 205,208.8 miles de pesos, llevándose a cabo principalmente las siguientes acciones:

(Cifras Expresadas a Miles de Pesos)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	Suma
Mantenimiento preventivo, correctivo y trabajos diversos de vía y puentes.	2,571.8	2,820.7	3,047.4	32,309.2	4,041.3	44,790.4
Conservación mecanizada de vía troncal en grado cero o calzado.	3,424.6	2,529.7	3,124.6	3,697.6	3,587.3	16,363.8
Reconstrucción, reforzamiento estructural y aplicación de pintura anticorrosiva en puentes y construcción de pasos inferiores vehiculares.	8,583.6	1,163.9	1,477.0	0.0	1,152.1	12,376.6
Revestimiento de patinaduras, suministro y aplicación de soldadura aluminotérmica.	305.0	318.7	385.2	866.9	684.6	2,560.4
Construcción de cunetas y otras obras de drenaje.		951.5		1,035.8		1,987.3
Conclusión del Libramiento Ferroviario de Santo Domingo Tehuantepec.	100,421.4					100,421.4
Construcción de ampliación del Puente Tehuantepec				24,369.6		24,369.6
Reparación de afectaciones provocadas por la onda tropical No. 29 y tormenta tropical Frank.				2,339.3		2,339.3
Total:	115,306.4	7,784.6	8,034.2	64,618.4	9,465.3	205,208.8

Destaca por su importancia, la conclusión en 2007 del Libramiento Ferroviario de Santo Domingo Tehuantepec, el cual con una inversión de 215.7 millones de pesos ejercidos de 2005 a 2007, tuvo como objetivo disminuir los costos adicionales en los que incurrían las compañías ferroviarias, debido a los problemas de operación que implicaba el tránsito de trenes por la zona urbana de la Ciudad de Tehuantepec, Oax. y, al mismo tiempo, se benefició a la población al eliminar riesgos por posibles accidentes y molestias por el tránsito de trenes por la ciudad.

Esta obra consistió en la construcción de 15 Km. de vía férrea; 1 puente carretero de 12 Mts.; 1 puente ferroviario de 300 Mts. de longitud sobre el Río Tehuantepec; obras de drenaje y alcantarillado, así como el confinamiento de la propia obra.

Cabe destacar, que como consecuencia del impacto ocasionado por la onda tropical y la Tormenta Tropical que azotaron la región del Istmo de Tehuantepec en el mes de septiembre de 2010, buena parte de la infraestructura ferroviaria se vio afectada por este fenómeno, principalmente la del puente Tehuantepec, del propio Libramiento de Tehuantepec, el cual resultó dañado en uno de sus apoyos debido a la destrucción por deslave del terraplén de terracería en una longitud aproximada de 100 metros por 11 de profundidad en el lado norte del puente; razón por la cual hubo la necesidad de ampliar la infraestructura de dicho puente mediante la construcción de dos tramos de armadura de acero de 45



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

metros cada una, sobre un estribo y una pila de concreto armado y la ampliación del caballete, con un costo de 24,369.6 miles de pesos adicionales.

El programa de inversiones planteado por el FIT para el mediano plazo, conforme al Título de Asignación otorgado por la SCT, se ha desarrollado de acuerdo a los fondos disponibles y asignados presupuestalmente a los proyectos por parte de la Federación; sin embargo, existe un atraso, en lo que se refiere a la construcción de la doble vía entre Coatzacoalcos y Medias Aguas, Ver., y en el proyecto relativo al abatimiento de curvatura y pendiente en el tramo de Mogoñé a La Mata en el estado de Oaxaca.

Estos proyectos deben ser cuidadosamente estudiados para su implementación, toda vez que debido al bajo nivel de utilización actual de la capacidad instalada, el establecer una vía alterna, si no se acompaña de una serie de acciones complementarias, serían inviables para el país.

Es por lo antes expuesto, que el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha venido autorizando prórrogas al FIT para el cumplimiento de estos compromisos de inversión previstos en su Título de Asignación, en tanto no se justifique el realizar una inversión tan cuantiosa. Es así, que mediante Oficio 4.3.-2452/2009 del 1 de diciembre de 2009, dicha Secretaría otorgó una prórroga por 5 años más, contados a partir de esta fecha, para la posible ejecución de estos proyectos de inversión.

En lo que corresponde a la imposición de modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab, el Gobierno Federal a través del FIT, ha destinado recursos presupuestales para la reconstrucción y rehabilitación de dichas líneas por un total de 1,550,824.0 miles de pesos, distribuidos de la siguiente manera:

Monto de Inversión aplicada a la Reconstrucción y Rehabilitación de las Líneas de Chiapas y del Mayab 2007-2011

(Cifras expresadas en Miles de Pesos)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Reconstrucción de la Costa de Chiapas.	99,962.7	376,572.7	3,972.3	25,594.9		505,102.7
Rehabilitación de las Líneas de Chiapas Mayab	125,393.9	222,387.5		205,396.8	125,827.4	679,005.6
Construcción del Libramiento de Tapachula		74,039.1		210,537.5		284,576.6
Rehabilitación de la línea Los Totes-Puerto Chiapas					82,139.1	82,139.1
Inversión Total	224,356.7	672,999.3	3,972.3	441,529.2	207,966.5	1,550,824.0

Es importante destacar como antecedente, que en el año de 1999 la empresa estadounidense Genesee & Wyoming, a través de su filial la Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab, S. A. de C. V., obtuvo del Gobierno Mexicano la concesión para



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

operar el Ferrocarril Chiapas Mayab por un periodo de 30 años. Sin embargo, aduciendo los daños provocados por el Huracán Stan en 2005, esta empresa decidió renunciar a la concesión por resultarle, a juicio de ella, incosteable, por lo que dejó de prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a partir del 31 de julio de 2007. A raíz de ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinó reconstruir la línea de la Costa de Chiapas que había sido dañada por el Huracán Stan, principalmente en sus puentes, así como rehabilitar la vía, tanto de la línea de la Costa de Chiapas como las del Mayab.

Para atender la reconstrucción de la Costa de Chiapas, donde la inversión se canalizó para restituir los daños provocados por el Huracán Stan (Línea “K”), se aplicaron de 2007 a 2012 recursos por un total de 505,102.7 miles de pesos, para ejecutar las siguientes acciones: Se reconstruyeron 19 puentes de gran magnitud; se adquirieron y colocaron 19 estructuras de concreto prefabricadas con claros menores a 30 Mts; y se construyeron 30 Km. de vía nueva en dicha línea.

Los principales puentes reconstruidos fueron los siguientes:

(Cifras expresadas en Miles de Pesos)

Concepto:	Ubicación:	Costo:
Construcción del puente “Doña María” de 75Mts. y del puente “Cintalapa”.	Kilómetros K 336+246 y K 340+460 de la línea “K”, respectivamente.	27,973.5
Construcción del puente “Vado Ancho” de 120 Mts. y puente “Despoblado” de 180 Mts.	Kilómetros K 352+230 y K 360+840 de la línea “K”, respectivamente.	75,342.2
Construcción de acceso y gaseo de trabe simplex en el puente “Hiuxtla” y construcción de paso vehicular y accesos del puente “Huehuetán”.	Kilómetros K 374+220 y K 382+350 de la línea “K”.	21,714.1
Construcción del puente “Valdivia” de 221 Mts. y sus accesos.	Kilómetros K 302+400 y K 302+700 de la línea “K”.	32,260.5
Construcción del puente “Echegaray” de 45 Mts. y puente “Margaritas” de 90 Mts.	Kilómetros K 274+400 y K 285+630 de la línea “K”.	49,393.6
Reconstrucción del puente “Perseverancia” y construcción del puente “San Isidro”.	Kilómetros K 274+400 y K 248+250 de la línea “K”.	27,961.8
Reconstrucción del puente “Pijijapan”.	Kilómetro K 263+280 de la línea “K”.	35,448.2
Reconstrucción del puente “San Nicolás” y del puente “Cacaluta”.	Kilómetros K 312+730 y K 331+170 de la línea “K”.	33,996.8
Reconstrucción del puente “Chalaca”.	Kilómetro K 358+540 de la línea “K”.	22,003.1
Reconstrucción del puente “Tablazón o Barrancón”.	Kilómetro K 314+870 de la línea “K”.	18,241.2
Construcción del puente “Agua Dulce” de 183.98 Mts.	Kilómetro K 182+200 de la línea “K”.	37,367.8
Ampliación del puente “Agua Dulce”	Kilómetro K 182+200 de la línea “K”.	24,837.2
Reconstrucción de los puentes “Los Patos” y puente “San Diego”.	Kilómetros K 231+700 y K 252+100 de la línea “K”.	0.0
Suma:		406,540.0



Cabe precisar, que la reconstrucción de los puentes “Los Patos” y “San Diego”, se llevó a cabo con las propias cuadrillas del FIT, por lo que no se aplicaron recursos presupuestarios para su reconstrucción.

Por otra parte es de relevancia puntualizar también, que el puente “Agua Dulce” cuya reconstrucción se llevó a cabo en el ejercicio de 2008; en el año 2010 resultó nuevamente afectado a consecuencia de las intensas lluvias que se presentaron en la región, lo que obligó a las autoridades del Sistema Estatal de Protección Civil, en coordinación con personal del Ejército Mexicano y ante la constante presión del Ayuntamiento Municipal de Tonalá, Chis. a destruir noventa metros de terraplén en el acceso sur del citado puente, interrumpiendo la operación ferroviaria.

Por lo anterior, hubo la necesidad de ampliar la longitud del puente, mediante la construcción de 2 tramos de estructura metálica de 45 metros cada una, sobre un estribo y una pila de concreto armado, con la adaptación del caballete del extremo sur del puente; así como de construir un bordo de protección marginal a las poblaciones cercanas que se ubican aguas abajo por posible inundación por desbordamiento del río, con una inversión adicional de 24,837.2 miles de pesos.

Como parte de los trabajos de reconstrucción de la Costa de Chiapas, y debido a que el Gobierno del Estado de Chiapas promovió con el Gobierno Federal que ya no se reconstruyera la vía pasando por la Ciudad de Tapachula, fue aprobada la construcción de un Libramiento Ferroviario para dicha ciudad, con una longitud de 11.1 Km. y un ancho de coronado de terracerías de 6.6 Mts., para alojar una vía elástica con riel de 115 Lbs/Yda y un grado máximo de curvatura de 2 grados y pendiente del 1%.

Para este proyecto el FIT aplicó recursos públicos por un total de 284,576.6 miles de pesos, con los cuales se construyeron 11.1 Kms. de vía; un gran puente sobre el Río Coatán de 372 Mts. de longitud; dos más sobre los Ríos Hidalgo y Florido y un puente superior ferroviario para cruce con autopista; así como diversas obras de drenaje, alcantarillado y confinamiento de la propia obra.

Cabe señalar que este proyecto a la fecha no se ha podido concluir, debido a que el Gobierno del Estado de Chiapas tiene problemas con la liberación de dos predios que inciden en la vía en una longitud aproximada de 900 metros y que impiden la puesta en operación de las líneas de la Costa de Chiapas y su conexión con Ciudad Hidalgo en la frontera con Guatemala y la de Los Toros con Puerto Chiapas.



Dadas las condiciones en que se encontró la vía luego del abandono de operaciones de la Compañía de Ferrocarriles de Chiapas Mayab, se determinaron y propusieron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dos posibles alternativas o niveles de rehabilitación: Uno que consideraba el máximo requerimiento de cambio de elementos de la infraestructura ferroviaria cuyo costo se estimó en más de dos mil millones de pesos; y una segunda opción, con un costo aproximado de 961 millones de pesos, ésta última donde solo se buscaría elevar el estado de la vía a niveles de eficiencia y seguridad operativa, en tanto en el corto plazo, se entregaba de nueva cuenta a la iniciativa privada.

La SCT autorizó la segunda alternativa, aplicándose para este propósito recursos por un total de 679,005.6 miles de pesos durante los ejercicios 2007-2011.

Es así que para las líneas del Mayab y de la Costa de Chiapas, donde el deterioro no se dio precisamente por efecto del Huracán Stan, sino más bien debido a la falta de relevo de durmientes, por la falta de aplicación de balasto, y en general por el poco o nulo mantenimiento a la vía debido al abandono en que las tuvo la Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab; situación que en los últimos años se ha visto severamente agravada por los continuos robos de dispositivos de fijación que se padecen en la zona, por lo que ha sido imprescindible llevar a cabo las siguientes acciones de rehabilitación:

Se efectuó el relevo de durmiente podrido en los tramos críticos de las líneas “FA” y “K”, sustituyendo durmientes de madera por durmientes de concreto. En este sentido, durante el periodo 2007-2011 se llevó a cabo el insertado de 329,195 durmientes de concreto y 137,790 de madera, así como la colocación de 6,331 toneladas de riel nuevo y de 179,218 metros cúbicos de balasto.

La colocación de estos materiales, se realizó mediante la contratación de trabajos de carga, acarreo, descarga, distribución y colocación de durmientes; de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura de vía y puentes; de conservación mecanizada de vía; calzado y alineación de durmientes y aplicación de soldadura alumino-térmica a la vía, entre otros.

De igual manera, se aplicaron 617,810 juegos de grapa e igual número de pernos; 347,542 juegos de cojinetes e igual número de placas de hule, así como 148,800 clavos de vía, principalmente.



El gasto aplicado para la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, se viene ejecutando para elevar la calidad de vía a un nivel de seguridad y eficiencia adecuado, mejorando la velocidad promedio alcanzada y el índice de accidentabilidad. Sin embargo, aún falta mucho por hacer, dado que no se ha contado con los recursos necesarios y con la oportunidad debida para darle continuidad a los trabajos de conservación y mantenimiento, lo que aunado a las condiciones meteorológicas adversas y al alto índice vandalismo y robo que se padecen en la región, provocan aún una operación deficiente.

Se estima que se requieren alrededor de 600 millones de pesos adicionales para garantizar una operación medianamente segura, que por una parte disminuya al mínimo la accidentabilidad y aumente la velocidad a un promedio de 40 kilómetros por hora; al tiempo que ello permita disminuir los costos operativos provocados por largos ciclos-viaje, mismos que a su vez se traducen en altos consumos de combustibles y lubricantes, así como en excesivos gastos en camino. Este importe, aunado a los 679 millones de pesos ya aplicados, rondaría, a precios actuales, en los 979 millones de pesos que se pensaron de inicio como una de las alternativas con las cuales solo se buscaría elevar el estado de la vía a niveles de eficiencia y seguridad operativa, en tanto en el corto plazo, se entregaba de nueva cuenta a la iniciativa privada.

Por otro parte, y debido a que existirá un movimiento importante de productos de PEMEX y de la industria minera de la región, en 2011 se aprobó la rehabilitación de la vía que conecta la localidad de “Los Toros” al interior de Puerto Chiapas, mediante la aplicación de elementos de fijación, riel e insertado de durmiente de concreto para sustituir el durmiente de madera deteriorado o faltante, toda vez que esta vía tenía más de treinta años de no ser utilizada. Es así, que con una inversión de 82,139.1 miles de pesos, se rehabilitaron 13.17 kilómetros de vía y se construyeron dos laderos con una longitud de 2.49 kilómetros lineales; se colocaron 27,106 durmientes de concreto; 460 toneladas de riel de 115 Lbs/Yda, además de los elementos de fijación, balasto, juegos de cambio y sus herrajes y soldadura aluminotérmica, como elementos principales del proyecto.



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

12.11.4 Aspectos Financieros y Presupuestarios.

Conformación y Ejercicio del Presupuesto en diciembre del año 2006. (Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación relativa
INGRESOS:				
Disponibilidad inicial	1,500.0	10,225.6	8,725.6	581.7
Venta de Servicios	140,579.6	184,477.4	43,897.8	31.2
Ingresos Diversos	500.0	17,236.4	16,736.4	3,347.3
SUMAN LOS INGRESOS	142,579.6	211,939.4	69,359.8	48.6
EGRESOS:				
Gasto corriente	251,422.6	312,965.2	61,542.6	24.5
- Servicios Personales	77,002.8	136,462.6	59,459.8	77.2
- Materiales y Suministros	67,466.3	59,465.3	-8,001.0	-11.9
- Servicios Generales	106,953.5	117,037.3	10,083.8	9.4
Inversión Física	695,442.0	672,353.5	-23,088.5	-3.3
- Bienes Muebles e Inmuebles	2,442.0	2,442.0	0.0	0.0
- Obra Pública	693,000.0	669,911.5	-23,088.5	-3.3
SUMAN LOS EGRESOS:	946,864.6	985,318.7	38,454.1	4.1
DÉFICIT DE OPERACIÓN	-804,285.0	-773,379.3	30,905.7	-3.8
Transferencias del Gobierno Federal	806,068.6	805,055.5	-1,013.1	-0.1
- Para gasto corriente	110,626.6	109,613.5	-1,013.1	-0.9
- Para gasto de inversión	695,442.0	695,442.0	0.0	0.0
BALANCE FINANCIERO	1,783.6	31,676.2	29,892.6	1,676.0
ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	224.5	31,620.3	0.0	0.0
BALANCE DESPUÉS DE ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	1,559.1	55.9	29,892.6	1,917.3

Conformación y Ejercicio del Presupuesto 2007. (Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación relativa
INGRESOS:				
Disponibilidad inicial	1,500.0	3,027.6	1,527.6	0.0
Venta de Servicios	12,000.0	11,941.0	-59.0	-0.5
Ingresos Diversos	500.0	2,534.7	2,034.7	406.9
SUMAN LOS INGRESOS	14,000.0	17,503.3	3,503.3	25.0
EGRESOS:				
Gasto corriente	115,531.8	110,418.2	-5,113.6	-4.4
- Servicios Personales	28,838.5	28,617.7	-220.8	-0.8
- Materiales y Suministros	5,627.5	4,923.5	-704.0	-12.5
- Servicios Generales	81,065.8	76,877.0	-4,188.8	-5.2
Inversión Física	108,886.8	107,671.8	-1,215.0	-1.1
- Bienes Muebles e Inmuebles	189.1	189.1	0.0	0.0
- Obra Pública	108,697.7	107,482.7	-1,215.0	-1.1
SUMAN LOS EGRESOS:	224,418.4	218,090.0	-6,328.4	-2.8
Del ejercicio	224,418.4	216,712.2	-7,706.2	-3.4
Pasivos	0	1,377.8	1,377.8	100.0
DÉFICIT DE OPERACIÓN	-210,418.4	-200,586.7	9,831.7	-4.7
Transferencias del Gobierno Federal	211,918.4	227,094.0	15,175.6	7.2
- Para gasto corriente	103,031.8	107,326.5	4,294.9	4.2
- Para gasto de inversión	108,886.8	119,767.5	10,880.7	10.0
BALANCE FINANCIERO	1,500.0	26,507.3	25,007.3	1,667.2
ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	0.0	14,903.9	14,903.9	100.0
BALANCE DESPUÉS DE ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	1,500.0	11,603.4	10,103.4	673.6



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Integración y Comportamiento de los Ingresos por Centro de Costo 2007
(Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación Relativa
Venta de Servicios	12,000.0	11,941.0	-59.0	-0.5
- FIT	12,000.0	9,626.6	-2,373.4	-19.8
- Chiapas Mayab	0.0	2,314.4	2,314.4	100.0
Ingresos Diversos	500.0	2,534.7	2,034.7	406.9
- FIT	500.0	2,534.7	2,034.7	406.9
- Chiapas Mayab	0.0	0.0	0.0	100.0
Suman los Ingresos:	12,500.0	14,475.7	1,975.7	15.8
- FIT	12,500.0	12,161.3	-338.7	-2.7
- Chiapas Mayab	0.0	2,314.4	2,314.4	100.0
Ingresos por Cobrar	0.0	14,595.0	14,595.0	100.0
- FIT	0.0	1,822.0	1,822.0	100.0
- Chiapas Mayab	0.0	12,773.0	12,773.0	100.0
Total de Ingresos Devengados:	12,500.0	29,070.7	16,570.7	132.6
- FIT	12,500.0	13,983.3	1,483.3	11.9
- Chiapas Mayab	0.0	15,087.4	15,087.4	100.0

Conformación y Ejercicio del Presupuesto 2008
(Cifra en Miles de pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación Relativa
INGRESOS:				
Disponibilidad inicial	1,500.00	10,225.6	8,725.6	581.7
Venta de servicios	140,579.6	184,477.3	43,897.7	31.2
Ingresos Diversos	500.0	17,237.4	16,737.4	3347.5
SUMAN LOS INGRESOS	142,579.6	211,940.3	69,360.7	48.6
EGRESOS				
Gasto corriente:	249,719.3	312,965.1	63,245.8	25.3
- Servicios Personales	76,788.9	136,462.6	59,673.7	77.7
- Materiales y Suministros	66,926.7	59,465.3	-7,461.4	-11.1
- Servicios Generales	106,003.7	117,037.2	11,033.5	10.4
Inversión Física	668,925.3	672,353.4	3,428.1	0.5
- Bienes Muebles e Inmuebles	2,442.0	2,442.0	0.0	0.0
- Obra Pública	666,483.3	669,911.4	3,428.1	0.5
SUMAN LOS EGRESOS	918,644.6	985,318.5	66,673.9	7.3
DEFICIT DE OPERACIÓN	-776,065.0	-773,378.2	2,686.8	-0.3
Transferencias del Gobierno Federal	778,208.0	805,055.5	26,847.5	3.4
- Para gasto corriente	109,282.7	109,613.5	330.8	0.3
- Para gasto de inversión	668,925.3	695,442.0	26,516.7	4.0
BALANCE FINANCIERO	2,143.0	31,677.3	29,534.3	1378.2
ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	0.0	31,621.4	31,621.4	0
BALANCE DESPUÉS DE ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE.	2,143.0	55.9	-2,087.1	-97.4



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Integración y Comportamiento de los Egresos por Centro de Costo 2008 (Cifras Expresadas a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Ejercido	Variación Absoluta	Variación Relativa
GASTO CORRIENTE	249,719.3	312,965.2	63,245.9	25.3
FIT	62,701.4	66,559.5	3,858.1	13.7
Chiapas Mayab	187,017.9	246,405.7	59,387.8	116.9
-Servicios Personales	76,788.9	136,462.6	59,673.7	77.7
- FIT ¹	28,478.9	31,905.1	3,426.2	12.0
- Chiapas Mayab ²	48,310.0	104,557.5	56,247.5	116.4
-Materiales y Suministros	66,926.7	59,465.3	-7,461.4	-11.1
- FIT	8,305.8	8,305.8	0.0	0.0
- Chiapas Mayab ³	58,620.9	51,159.5	-7,461.4	-12.7
-Servicios Generales	106,003.7	117,037.3	11,033.6	10.4
- FIT ⁴	25,916.7	26,348.6	431.9	1.7
- Chiapas Mayab ⁵	80,087.0	90,688.7	10,601.7	13.2
GASTO DE INVERSION	668,925.3	672,353.5	3,428.2	0.5
-Bienes Muebles e Inmuebles	2,442.0	2,442.0	0.0	0.0
- FIT	2,442.0	2,442.0	0.0	0.0
- Chiapas Mayab	0.0	0.0	0.0	0.0
-Obra Pública	666,483.3	669,911.5	3,428.2	0.5
- FIT ⁶	0.0	3,428.2	3,428.2	0.0
- Chiapas Mayab ⁷	666,483.3	666,483.3	0.0	0.0
SUMA EL GASTO PROGRAMABLE	918,644.6	985,318.5	66,673.9	7.3
- FIT	65,143.4	72,429.7	7,286.3	11.2
- Chiapas Mayab	853,501.2	912,888.8	59,387.6	7.0

Integración y comportamiento del Presupuesto 2009 (Cifras expresadas a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación relativa
INGRESOS				
Disponibilidad Inicial	6,250.0	85,650.1	79,400.1	1,270.4
Venta de Servicios	214,674.4	230,140.5	15,466.1	7.2
Ingresos Diversos	500.0	7,387.5	6,887.5	1,377.5
SUMAN LOS INGRESOS	221,424.4	323,178.1	101,753.7	46.0
EGRESOS:				
Gasto corriente	327,346.6	365,196.0	37,849.4	11.6
- Servicios Personales	112,649.8	151,808.6	39,158.8	34.8
- Materiales y Suministros	101,501.4	90,692.2	-10,809.2	-10.6
- Servicios Generales	113,195.4	122,695.2	9,499.8	8.4
Inversión Física	3.3	76,491.2	76,487.9	100.0
- Bienes Muebles e Inmuebles	0.0	738.3	738.3	100.0
- Obra Pública	3.3	75,752.9	75,749.6	100.0
SUMAN LOS EGRESOS:	327,349.9	441,687.2	114,337.3	34.9
DÉFICIT DE OPERACIÓN	-105,925.5	-118,509.1	-12,583.6	11.9
Transferencias del Gobierno Federal	123,513.5	153,705.4	30,191.9	24.4
- Para gasto corriente	123,510.2	124,163.5	653.3	0.5
- Para gasto de inversión	3.3	29,541.9	29,538.6	100.0
BALANCE FINANCIERO	17,588.0	35,196.3	17,608.3	100.1
ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	0.0	31,127.4	31,127.4	100.0
BALANCE DESPUÉS DE ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	17,588.0	4,068.9	-13,519.1	-76.9



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Integración y comportamiento de los ingresos por Centro de Costo 2009 (Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	A alcanzado	Variación Absoluta	Variación Relativa
Venta de Servicios	214,674.4	230,140.5	15,466.1	7.2
· FIT	8,925.0	15,135.5	6,210.5	69.6
· Chiapas Mayab	205,749.4	215,005.0	9,255.6	4.5
Ingresos Diversos	500.0	7,387.5	6,887.5	1,377.5
· FIT	500.0	626.9	126.9	25.4
· Chiapas Mayab	0.0	6,760.6	6,760.6	100.0
Suma de los Ingresos:	215,174.4	237,528.0	22,353.6	10.4
· FIT	9,425.0	15,762.4	6,337.4	67.2
· Chiapas Mayab	205,749.4	221,765.6	16,016.2	7.8
Ingresos por Cobrar	0.0	16,555.2	16,555.2	100.0
· FIT	0.0	1,830.0	1,830.0	100.0
· Chiapas Mayab	0.0	14,725.2	14,725.2	100.0
Total de Ingresos Devengados:	215,174.4	254,083.2	38,908.8	18.1
· FIT	9,425.0	17,592.4	8,167.4	86.7
· Chiapas Mayab	205,749.4	236,490.8	30,741.4	14.9

Integración y comportamiento de los Egresos por Centro de Costo 2009 (Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Ejercido	Variación Absoluta	Variación Relativa
GASTO CORRIENTE	327,348.4	365,196.0	37,847.6	11.6
FIT	61,334.0	61,810.4	476.4	2.0
Chiapas Mayab	266,014.4	303,385.6	37,371.2	47.1
-Servicios Personales	112,649.8	151,808.6	39,158.8	34.8
· FIT ¹	31,688.1	31,774.6	86.5	0.3
· Chiapas Mayab ²	80,961.7	120,034.0	39,072.3	48.3
-Materiales y Suministros	101,501.3	90,692.2	-10,809.1	-10.6
· FIT	5,942.3	5,952.1	9.8	0.2
· Chiapas Mayab ²	95,559.0	84,740.1	-10,818.9	-11.3
-Servicios Generales	113,197.3	122,695.2	9,497.9	8.4
· FIT ⁴	23,703.6	24,083.7	380.1	1.6
· Chiapas Mayab ²	89,493.7	98,611.5	9,117.8	10.2
GASTO DE INVERSION	3.3	76,481.2	76,487.9	100.0
-Bienes Muebles e Inmuebles	0.0	738.3	738.3	100.0
· FIT	0.0	738.3	738.3	100.0
· Chiapas Mayab	0.0	0.0	0.0	0.0
-Obra Pública	3.3	75,752.9	75,749.6	100.0
· FIT ⁵	3.3	3.3	0.0	0.0
· Chiapas Mayab ⁷	0.0	75,749.6	75,749.6	100.0
SUMA EL GASTO PROGRAMABLE	327,351.7	441,687.2	114,335.5	34.9
· FIT	61,337.3	62,552.0	1,214.7	2.0
· Chiapas Mayab	266,014.4	379,135.2	113,120.8	42.5



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Integración y Comportamiento del Presupuesto 2010
(Cifras Expresadas a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación Relativa
INGRESOS				
Disponibilidad Inicial	8,500.0	4,068.8	-4,431.2	-52.1
Venta de Servicios	302,605.2	236,663.8	-65,941.4	-21.8
Ingreso Diversos	500.0	26,110.1	25,610.1	5,122.0
SUMAN LOS INGRESOS	311,605.2	266,842.7	-44,762.5	-14.4
EGRESOS:				
Gasto corriente	437,836.9	397,439.6	-40,397.3	-9.2
- Servicios Personales	140,817.0	163,518.3	22,691.3	16.1
- Materiales y Suministros	133,811.6	107,125.4	-26,686.2	-19.9
- Servicios Generales	163,168.3	126,795.9	-36,402.4	-22.3
Inversión Física	468,762.2	313,135.8	-155,646.4	-33.2
- Bienes Muebles e Inmuebles	306.8	306.8	0.0	0.0
- Obra Pública	468,475.4	312,829.0	-155,646.4	-33.2
SUMAN LOS EGRESOS:	906,619.1	710,575.4	-196,043.7	-21.6
DÉFICIT DE OPERACIÓN	-595,013.9	-443,732.7	151,281.2	-25.4
Transferencias del Gobierno Federal	616,033.7	453,779.3	-162,254.4	-26.3
- Para gasto corriente	147,273.8	140,665.9	-6,607.9	-4.5
- Para gasto de inversión	468,759.9	313,113.4	-155,646.5	-33.2
BALANCE FINANCIERO	21,019.8	10,046.6	-10,973.2	-52.2
ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	0.0	6.7	6.7	100.0
BALANCE DESPUÉS DE ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	21,019.8	10,039.9	-10,979.9	-52.2

Integración y Comportamiento de los Ingresos por Centro de Costo 2010
(Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación Relativa
Venta de Servicios	302,605.2	236,663.8	-65,941.4	-21.8
- FIT	14,330.0	9,716.3	-4,613.7	-32.2
- Chiapas Mayab	288,275.2	226,947.5	-61,327.7	-21.3
Ingresos Diversos	500.0	26,110.1	25,610.1	5,122.0
- FIT	500.0	349.2	-150.8	-30.2
- Chiapas Mayab	0.0	25,760.9	25,760.9	100.0
Suma los Ingresos:	303,105.2	262,773.9	-40,331.3	-13.3
- FIT	14,830.0	10,065.5	-4,764.5	-32.1
- Chiapas Mayab	288,275.2	252,708.4	-35,566.8	-12.3
Ingresos por Cobrar	0.0	16,091.0	16,091.0	100.0
- FIT	0.0	2,286.0	2,286.0	100.0
- Chiapas Mayab	0.0	13,805.0	13,805.0	100.0
Total de Ingresos Devengados:	303,105.2	278,864.9	-24,240.3	-8.0
- FIT	14,830.0	12,351.5	-2,478.5	-16.7
- Chiapas Mayab	288,275.2	266,513.4	-21,761.8	-7.5



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Integración y Comportamiento de los Egresos por Centro de Costo 2010

(Cifras Expresadas a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Ejercido	Variación Absoluta	Variación Relativa
GASTO CORRIENTE	437,836.9	397,439.6	-40,397.3	-9.2
- FIT	69,414.5	63,812.9	-5,601.6	-18.1
- Chiapas Mayab	368,422.4	333,626.7	-34,795.7	-22.8
- Servicios Personales	140,827.0	163,518.3	22,691.3	16.1
- FIT ¹	33,343.4	32,786.3	-557.1	-1.7
- Chiapas Mayab ²	107,483.6	130,732.0	23,248.4	21.6
- Materiales y Suministros	133,811.6	107,125.4	-26,686.2	-19.9
- FIT	5,324.4	5,324.4	0.0	0.0
- Chiapas Mayab ³	128,487.2	101,801.0	-26,686.2	-20.8
- Servicios Generales	163,198.3	126,795.9	-36,402.4	-22.3
- FIT ⁴	30,746.7	25,702.2	-5,044.5	-16.4
- Chiapas Mayab ⁵	132,451.6	101,093.7	-31,357.9	-23.7
GASTO DE INVERSIÓN	468,782.2	313,135.8	-155,646.4	-33.2
- Bienes Muebles e Inmuebles	306.8	306.8	0.0	0.0
- FIT	306.8	306.8	0.0	0.0
- Chiapas Mayab	0.0	0.0	0.0	0.0
- Obra Pública	468,475.4	312,829.0	-155,646.4	-33.2
- FIT ⁶	26,946.2	11,490.6	-15,455.6	-57.3
- Chiapas Mayab ⁷	441,529.2	301,338.4	-140,190.8	-31.8
SUMA EL GASTO PROGRAMABLE	906,619.1	710,575.4	-196,043.7	-21.6
- FIT	96,667.5	75,610.3	-21,057.2	-21.8
- Chiapas Mayab	809,951.6	634,965.1	-174,986.5	-21.6

Integración y Comportamiento del Presupuesto 2011
(Cifras Expresadas a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación relativa
INGRESOS:				
- Disponibilidad inicial	9,500.0	10,040.0	540.0	5.7
- Venta de Servicios	399,872.7	259,921.1	-139,951.6	-35.0
- Ingresos Diversos	500.0	15,854.1	15,354.1	3,070.8
SUMAN LOS INGRESOS	409,872.7	285,815.2	-124,057.5	-30.3
EGRESOS:				
- Gasto corriente	500,396.3	398,390.4	-102,005.9	-20.4
- Servicios Personales	184,958.3	175,983.3	-8,975.0	-4.8
- Materiales y Suministros	150,754.7	125,437.6	-25,317.1	-16.8
- Servicios Generales	164,673.3	96,964.5	-67,708.8	-41.1
- Inversión Física	201,959.0	357,605.5	155,646.5	77.1
- Bienes Muebles e Inmuebles	2,711.2	2,721.2	0.0	0.0
- Obra Pública	199,237.8	354,884.3	155,646.5	78.1
SUMAN LOS EGRESOS:	702,355.3	755,995.9	53,640.6	7.6
DÉFICIT DE OPERACIÓN	-292,482.6	-470,180.7	-177,698.1	60.8
Transferencias del Gobierno Federal	316,208.6	478,468.9	162,260.3	51.3
- Para gasto corriente	114,249.6	120,863.4	6,613.8	5.8
- Para gasto de inversión	201,959.0	357,605.5	155,646.5	77.1
BALANCE FINANCIERO	23,726.0	8,288.2	-15,437.8	-65.1
ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	0.0	2,524.5	2,524.2	100.0
BALANCE DESPUÉS DE ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	23,726.0	5,763.7	-17,962.0	-75.7



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Integración y Comportamiento de los Ingresos por Centro de Costo 2011
(Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación Relativa
Venta de Servicios	399,872.7	259,921.1	-139,951.6	-35.0
- FIT	14,330.0	10,658.3	-3,671.7	-25.6
- Chiapas Mayab	385,542.7	249,262.8	-136,279.9	-35.3
Ingresos Diversos	500.0	15,854.1	15,354.1	3,070.8
- FIT	500.0	459.3	-40.7	-8.1
- Chiapas Mayab	0.0	15,394.8	15,394.8	100.0
Suman los Ingresos:	400,372.7	275,775.2	-124,597.5	-31.1
- FIT	14,830.0	11,117.6	-3,712.4	-25.0
- Chiapas Mayab	385,542.7	264,657.6	-120,885.1	-31.4
Ingresos por Cobrar	0.0	27,421.7	27,421.7	100.0
- FIT	0.0	1,898.0	1,898.0	100.0
- Chiapas Mayab	0.0	25,523.7	25,523.7	100.0
Total de Ingresos Devenidos:	400,372.7	303,196.9	-97,175.8	-24.3
- FIT	14,830.0	13,015.6	-1,814.4	-12.2
- Chiapas Mayab	385,542.7	290,181.3	-95,361.4	-24.7

Integración y Comportamiento de los Egresos por Centro de Costo 2011
(Cifras Expresadas a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Ejercido	Variación Absoluta	Variación Relativa
GASTO CORRIENTE	500,396.3	398,390.4	-102,005.9	-20.4
- FIT	68,359.4	65,417.9	-2,941.5	-4.3
- Chiapas Mayab	432,036.9	332,972.5	-99,064.4	-22.9
-Servicios Personales	184,958.3	175,988.3	-8,970.0	-4.8
- FIT ¹	34,458.3	34,583.6	125.3	0.4
- Chiapas Mayab ²	150,500.0	141,404.7	-9,095.3	-6.0
-Materiales y Suministros	150,764.7	125,437.6	-25,327.1	-16.8
- FIT	5,283.2	5,283.2	0.0	0.0
- Chiapas Mayab ³	145,481.5	120,154.4	-25,327.1	-17.4
-Servicios Generales	164,673.3	96,964.5	-67,708.8	-41.1
- FIT ⁴	28,617.9	25,551.1	-3,066.8	-10.7
- Chiapas Mayab ⁵	136,055.4	71,413.4	-64,642.0	-47.5
GASTO DE INVERSION	201,959.0	357,605.5	155,646.5	77.1
-Bienes Muebles e Inmuebles	2,721.2	2,721.2	0.0	0.0
- FIT	2,721.2	2,721.2	0.0	0.0
- Chiapas Mayab	0.0	0.0	0.0	0.0
-Obra Pública	199,237.8	354,884.3	155,646.5	78.1
- FIT ⁶	0.0	15,455.6	15,455.6	0.0
- Chiapas Mayab ⁷	199,237.8	339,428.7	140,190.9	70.4
SUMA EL GASTO PROGRAMABLE	702,355.3	755,995.9	53,640.6	7.6
- FIT	71,080.6	83,594.7	12,514.1	17.6
- Chiapas Mayab	631,274.7	672,401.2	41,126.5	6.5

Resumen de la Evolución de los Ingresos Propios por Centro de Costo 2006-2012
(Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	2006 Dic.	2007	2008	2009	2010	2011	2012 Ene-Nov.	TMCA 2008 a 2011
Vena de Servicios	526.8	11,941.0	184,477.4	230,140.5	236,663.8	259,921.1	285,222.7	12.10
• FIT	526.8	9,626.6	8,507.9	15,135.5	9,716.3	10,658.3	9,249.9	7.80
• Chiapas Mayab	0.0	2,314.4	175,969.5	215,005.0	226,947.5	249,262.8	275,972.8	12.31
Ingresos Diversos	1,990.7	2,534.7	17,236.4	7,387.5	26,110.1	15,854.1	16,875.8	-2.75
• FIT	1,990.7	2,534.7	8,317.7	626.9	349.2	459.3	299.4	-61.91
• Chiapas Mayab	0.0	0.0	8,918.7	6,760.6	25,760.9	15,394.8	16,576.4	19.95
Total de Ingresos Generados	2,516.8	14,475.7	201,713.8	237,528.0	262,773.9	275,775.2	302,098.5	10.98
• FIT	2,516.8	12,161.3	16,825.6	15,762.4	10,065.5	11,117.6	9,549.3	-12.90
• Chiapas Mayab	0.0	2,314.4	184,888.2	221,765.6	252,708.4	264,657.6	292,549.2	12.70

TMCA= Tasa Media de Crecimiento Anual

En el mes de diciembre de 2006, las operaciones del FIT únicamente se circunscribían en el propósito de proporcionar derechos de paso y de piso en la línea corta del Istmo de Tehuantepec (línea "Z") a los ferrocarriles



interconectantes, es decir, en ese momento no se tenían las obligaciones que se derivaron de la imposición de modalidad para operar, explotar y mantener las líneas de Chiapas y del Mayab; por lo tanto, no se generaban ingresos por concepto de fletes por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, sino únicamente por derechos de paso y de piso en la línea “Z”.

Es así que en el mes de diciembre de 2006, solo se generaron ingresos por un total de 2,516.8 miles de pesos (MP), de los cuales 526.8 MP correspondieron en lo específico al cobro de derechos de paso y de piso a las concesionarias Ferrosur y a la propia Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab, S. A. de C. V; los restantes 1,990.7 MP correspondieron a ingresos diversos generados principalmente por la recuperación de seguros por siniestros ocurridos en dicha línea.

Fue a partir del último trimestre de 2007, cuando se comenzó a prestar, aunque de manera incipiente, el servicio público de transporte ferroviario de carga en las líneas de Chiapas y del Mayab impuestas al FIT por la SCT en el mes de agosto de 2007, debido a que tanto los equipos como las vías se recibieron en condiciones de grave deterioro, a causa del abandono en que las dejó el concesionario por el poco o nulo mantenimiento que les aplicó.

Bajo este contexto, en 2007 se captaron ingresos por un total de 14,475.7 MP, dentro de los cuales figuraron 12,161.3 (84%) derivados del cobro de derechos de paso y de piso en la línea “Z”; así como 2,314.4 MP (16%) por concepto de fletes por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las líneas de Chiapas y del Mayab.

En 2008, cuando se podría afirmar que ya se tenía una operación medianamente regular, en función de que los servicios se proporcionaron durante todo el año aunque no en la totalidad de las líneas, se alcanzaron ingresos por un total de 201,713.8 MP, siendo la principal contribución dentro de este monto, los ingresos generados por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las líneas de Chiapas y del Mayab, con un total de 184,888.2 MP, es decir con el 91.7%, en tanto que por concepto de derechos de paso y de piso e ingresos diversos en la línea “Z”, se captaron los restantes 16,825.6 MP.

Como se desprende del análisis de cifras del cuadro anterior, los ingresos generados por las operaciones en la línea “Z”, es decir las propias del FIT en términos del Título de Asignación de que es objeto, oscilaron en un rango promedio para el periodo 2007-2011 de 13,186.4 MP, siendo el mejor resultado el de 2008 cuando se captaron 16,825.6 MP, aunque influenciado tal resultado por la generación de 8,317.7 MP en ingresos diversos principalmente por la recuperación



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

de seguros por siniestros ocurridos en dicho año. De 2009 a 2011, los ingresos del FIT fueron descendiendo hasta ubicarse en este último año en los 11,117.6 MP, lo que se traduce en una tasa media de decremento anual nominal del 12.90% para el periodo 2007-2011. Esta caída en los ingresos del FIT, tiene su origen en la inoperatividad en la que se ha tenido la línea de la Costa de Chiapas, y que a su vez propició que los combustibles y el maíz que se trasportaban por ferrocarril desde Salina Cruz a Tapachula, Chis., pasando por Arriaga y Tonalá, se fueran por carretera.

Contrariamente a lo anterior, los ingresos generados por las operaciones en las líneas de Chiapas y del Mayab, considerando el periodo 2008 a 2011, dado que en el ejercicio 2007 prácticamente no se tuvieron operaciones en dichas líneas, han mostrado una evolución favorable, pasando de 184,888.2 MP que se lograron en 2008 hasta ubicarse en los 264,657.6 MP para el ejercicio 2011; comportamiento este que equivale a una tasa media de crecimiento anual para tal periodo del 12.70%, es decir, los ingresos reportaron un crecimiento nominal año con año del 12.70%.

Esto a pesar de que, como lo hemos manifestado en páginas anteriores, no ha sido posible poner en operación la línea de la Costa de Chiapas (línea "K"), a causa de que el Gobierno del Estado de Chiapas promovió ante el Gobierno Federal que se construyera un libramiento ferroviario para la Ciudad de Tapachula a fin de evitar el cruce del tren por dicha ciudad, con el compromiso del gobierno local de que ellos proporcionarían el derecho de vía, plenamente liberado, donde se construiría el citado libramiento. Sin embargo, no ha sido posible concluir tal libramiento, en razón de que se suscitaron problemas con la propiedad de dos predios con una longitud aproximada de 900 metros que no ha podido solucionar el gobierno estatal, y, por consecuencia tampoco se ha logrado poner en operación la línea de la Costa de Chiapas.

Evolución de los Egresos por Centro de Costo 2006-2012
(Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	2006 Dic.	2007	2008	2009	2010	2011	2012 Ene-Nov.	TMCA 2008 a 2011
Gasto Corriente.	6,011.9	110,418.2	312,965.2	365,196.0	397,439.6	398,390.4	437,517.2	8.37
• FIT	6,011.9	58,789.6	66,559.5	61,810.4	63,812.9	65,417.9	62,113.2	-0.57
• Chiapas Mayab	0.0	51,628.6	246,405.7	303,385.6	333,626.7	332,972.5	375,404.0	10.55
Gasto de Inversión.	54,839.1	107,671.8	672,353.5	76,491.2	313,135.8	357,605.5	8,728.7	-18.97
• FIT	54,839.1	107,671.8	5,870.2	741.6	11,797.4	18,176.8	0.0	45.75
• Chiapas Mayab	0.0	0.0	666,483.3	75,749.6	301,338.4	339,428.7	8,728.7	-20.14
Total de Egresos	60,851.0	218,090.0	985,318.7	441,687.2	710,575.4	755,995.9	446,245.9	-8.45
• FIT	60,851.0	166,461.4	72,429.7	62,552.0	75,610.3	83,594.7	62,113.2	4.89
• Chiapas Mayab	0.0	51,628.6	912,889.0	379,135.2	634,965.1	672,401.2	384,132.7	-9.68



En términos de egresos, en el mes de diciembre de 2006 se ejercieron un total de 60,851.0 MP, de los cuales 6,011.9 MP (9.9%) correspondieron a gasto corriente y los restantes 54,839.1 MP (90.1%) a gasto de inversión. Estos recursos de inversión, se aplicaron en su mayor proporción a la compra de materiales para la construcción del Libramiento Ferroviario de la Cd. de Santo Domingo Tehuantepec en el Estado de Oax., y al pago de los terrenos que constituyeron el derecho de vía donde se construyó el referido libramiento.

En 2007 por su parte, y haciendo la precisión de que en el último trimestre de dicho año se inició con la operación de las líneas de Chiapas y del Mayab, se ejercieron recursos por un total de 218,090.0 MP; de los cuales 166,461.4 MP se aplicaron a las operaciones propias de la línea “Z” (FIT), y de dicho monto a su vez, 58,789.6 MP correspondieron a gasto corriente, en tanto que los 107,671.8 MP restantes, en gasto de inversión, para la construcción de tres puentes, cinco kilómetros faltantes de terracerías y obras de drenaje, así como al armado de vía en 15 kilómetros relativos a la ejecución de la obra civil del Libramiento Ferroviario de Tehuantepec. Asimismo, con una inversión de 4,026.6 MP se llevó a cabo la reconstrucción del puente denominado “Comitancillo” ubicado también en la línea “Z”.

De igual manera, se realizaron erogaciones en este mismo ejercicio para la operación de las líneas de Chiapas y del Mayab como consecuencia de la imposición de modalidad, por un monto de 51,628.6 MP exclusivamente para los capítulos de gasto corriente. Conviene precisar, que en este primer año de operaciones de las líneas de Chiapas y del Mayab, no se contó con asignación presupuestaria para gasto de inversión. Sin embargo, el FIT realizó la adquisición de materiales para la reconstrucción y rehabilitación de las líneas de Chiapas y del Mayab por un total de 224,356.7 MP pero con cargo al presupuesto de inversión de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Estas operaciones cubiertas con cargo al presupuesto de la SCT, a nivel contable se registraron en cuentas de orden.

En el lapso de 2008, cuando ya se podría decir que se tuvo una operación regular de las líneas de Chiapas y del Mayab, al 31 de diciembre de 2011, el ejercicio del gasto corriente mostró una evolución que lo ubica en una tasa media de crecimiento anual en su valor nominal a razón del 8.37% en el periodo, misma que se considera muy razonable si se toma en cuenta, por una parte la evolución del Índice Nacional de Precios al Consumidor y de manera particular el deslizamiento de los precios de los combustibles que constituyen uno de los insumos principales en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, así como al hecho de que anualmente se aplicaron incrementos salariales a los trabajadores



operativos de base y confianza en un porcentaje promedio del 4.5% anual. Es de destacar en esta circunstancia de variación en el gasto corriente, el crecimiento año con año del nivel operativo en el movimiento de carga, la cual alcanzó una tasa media de crecimiento anual para el periodo 2008-2011 del 12.10%, es decir, la captación de ingresos por movimiento de carga creció casi al doble de lo que lo hicieron los gastos de operación en el mismo lapso, no obstante las circunstancias adversas comentadas líneas arriba.

Viendo esta evolución de los gastos desde la perspectiva de cada centro de costo, se tiene que para el caso del FIT (operaciones de la línea "Z"), en donde la captación de ingresos por la venta de servicios varió favorablemente a razón de una tasa media de crecimiento anual del 7.80%, los gastos de operación a diferencia decrecieron a una tasa media anual del 0.57% en el mismo periodo de análisis.

En lo que hace al rubro de inversión de la línea "Z", durante el período 2008-2011 se aplicaron un total de 36,586 MP, canalizados a la ampliación del Puente Tehuantepec (24,369.6 MP); al pago de pasivos de 2007 cubiertos en 2008, por concepto de bienes distintos a la tierra originados por la construcción del Libramiento de Tehuantepec (3,428.3 MP), así como a la compra de vehículos de vía, principalmente.

Para el caso particular de las líneas de Chiapas y del Mayab, donde inciden de manera muy significativa las consideraciones comentadas con anterioridad, los ingresos por la venta de servicios crecieron a razón del 12.31% en promedio anual, en tanto que los gastos de operación solo lo hicieron en un 10.55%.

En lo que concierne a los egresos presupuestales de inversión, es de destacar como se señala en los apartados de Antecedentes; de Acciones y Resultados Relevantes y de Objetivos y Actividades Institucionales, que durante el periodo 2008-2011 el FIT fue objeto de importantes asignaciones de recursos de inversión para la ejecución de proyectos de obra pública como lo fueron la reconstrucción de la Costa de Chiapas; la rehabilitación de las líneas de Chiapas y del Mayab; la construcción del Libramiento Ferroviario de Tapachula; la rehabilitación de la línea ferroviario Los Toros-Puerto Chiapas, así como para la ejecución de diversos trabajos orientados al resarcimiento de daños provocados por eventos meteorológicos adversos, como lo fue principalmente el frente frío número 9 ocurrido en el mes de noviembre del 2010, que afectó severamente la vía FA en la línea del Mayab.

Para estos propósitos, durante el periodo antes señalado se ejerció un total de 1,307,251.0 MP, a los cuales deben adicionarse 224,356.7 MP que se aplicaron



en 2007 con cargo directo al presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Es así que para las tareas de reconstrucción de la línea “K” de la Costa de Chiapas, donde se reconstruyeron 19 grandes puentes con claros mayores a 45 metros de longitud; 17 puentes menores a base de estructuras de concreto prefabricadas con claros menores a 25 metros, así como 30 kilómetros de vía nueva, se aplicaron recursos por un total de 505,102.7 MP, de los cuales tan solo a la reconstrucción de los 19 grandes puentes correspondieron 406,540.0 MP.

Resulta de gran relevancia puntualizar, que como parte de las tareas de reconstrucción, aunque en un proyecto por separado, se llevó a cabo la construcción del Libramiento Ferroviario para la Cd. de Tapachula, Chis., en cuya ejecución se aplicaron recursos presupuestales por un monto de 284,576.6 MP.

Cabe puntualizar, que durante el ejercicio 2008 se registró en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la SHCP el proyecto con clave 0709J3L0001, correspondiente a la Reconstrucción de la Costa de Chiapas y Rehabilitación de la Línea Férrea del Mayab. Sin embargo, a solicitud del Gobierno del Estado de Chiapas la Secretaría de Comunicaciones y Transportes consideró un trazo distinto para conectar la vía actual entre el Km 407+250 Aprox. al Km 431 Aprox., es decir, de un total de 23.75 kms. por un trazo nuevo de entre 11 y 12 kms. (denominado Libramiento Ferroviario de Tapachula), motivo por el cual únicamente fue posible adquirir durante el ejercicio 2008, lo correspondiente a los materiales de vía por un monto de 74.0 millones de pesos con cargo al proyecto ya registrado; no obstante lo anterior, para efectos de la evaluación del estudio costo-beneficio, se consideraron éstos como parte integrante del costo total del proyecto, cuyo monto ascendió a los 284.6 millones de pesos informados anteriormente.

De igual manera, y también en un proyecto por separado, se llevó a cabo la reconstrucción del tramo ferroviario denominado “Los Toros-Puerto Chiapas” con una inversión de 82,139.1 MP, con el cual se busca resolver la problemática que actualmente enfrenta Puerto Chiapas por inoperatividad de la vía actual, cambiando sustancialmente sus condiciones, ya que de ser un puerto que no registraba operaciones, hoy arriban a él cruceros turísticos y embarcaciones con carga contenerizada y de graneles minerales y agrícolas, por lo que es de vital importancia disponer de otras opciones de transporte.

Por su parte, a las tareas de rehabilitación de las líneas de Chiapas y del Mayab, es decir en los tramos que no dañó el Huracán Stan de 2005, se desarrollaron acciones de rehabilitación a lo largo de los 1,522.8 kilómetros de vía que las



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

conforman, mediante el insertado de durmientes de concreto y de madera con sus respectivos dispositivos de fijación; aplicación de balasto y alineación horizontal y vertical de la vía utilizando maquinaria y equipo especializado, para lo cual se erogaron recursos presupuestales por un total de 679,005.6 MP.

Adicionalmente a lo anterior, se realizaron erogaciones por 56,532.7 MP para el resarcimiento de daños a la infraestructura ferroviaria, principalmente de la línea “FA”, provocados por diversos frentes fríos y tormentas tropicales que azotaron la zona.

Es importante señalar que los datos presupuestales que se exhiben, se formularon con base en la información reportada en las Cuentas Públicas de los años 2006-2011, para lo cual en el Anexo 4 de los diversos dictámenes e informes presupuestales, se muestra la “información presentada en la Cuenta de la Hacienda Pública Federal”, puntualizando que las cifras de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal son en términos de devengado, mientras que las presupuestales expresan el ejercicio a flujo de efectivo.

En este sentido, en el Anexo 4 se presenta un comparativo de las cifras en cuenta pública y a nivel de flujo de efectivo, integrando en todo caso, las variaciones que se presentan.

Evaluación presupuestal enero-noviembre de 2012

Carátula Consolidada de Flujo de Efectivo enero-noviembre 2012
(Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación relativa
INGRESOS				
Disponibilidad inicial	22,019.8	5,763.7	-16,256.1	-73.8
Venta de Servicios	379,855.5	285,222.6	-94,632.9	-24.9
Ingresos Diversos	466.0	16,875.8	16,409.8	3,521.4
SUMAN LOS INGRESOS	402,341.3	307,862.1	-94,479.2	-23.5
EGRESOS:				
Gasto corriente	503,984.6	437,517.2	-66,467.4	-13.2
- Servicios Personales	173,285.8	165,347.3	-7,938.5	-4.6
- Materiales y Suministros	148,634.0	123,282.3	-25,351.7	-17.1
- Servicios Generales	182,064.8	148,887.6	-33,177.2	-18.2
Inversión Física	8,728.7	8,728.7	0.0	100.0
- Bienes Muebles e Inmuebles	0.0	0.0	0.0	100.0
- Obra Pública	8,728.7	8,728.7	0.0	100.0
SUMAN LOS EGRESOS:	512,713.3	446,245.9	-66,467.4	-13.0
DÉFICIT DE OPERACIÓN	-110,372.0	-138,383.8	-28,011.8	25.4
Transferencias del Gobierno Federal	144,003.8	143,746.8	-257.0	-0.2
- Para gasto corriente	135,275.1	135,018.1	-257.0	-0.2
- Para gasto de inversión	8,728.7	8,728.7	0.0	100.0
BALANCE FINANCIERO	33,631.8	5,363.0	-28,268.8	-84.1
ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	0.0	0.1	0.1	100.0
BALANCE DESPUÉS DE ENTEROS Y REINTEGROS A TESOFE	33,631.8	5,362.9	-28,268.9	-84.1



Antes de iniciar el análisis de cifras correspondientes a la Tercera Etapa del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012, es conveniente precisar que este informe se realiza considerando cifras reales al 31 de agosto y cifras presupuestales del 1 de septiembre al 30 de noviembre de 2012, conforme a lo que dispone el Numeral 13 de los “Lineamientos para la formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012”, publicados en el DOF del 18 de enero de 2012.

INGRESOS:

Aún y cuando se vienen realizando todos los esfuerzos posibles para mejorar las condiciones operativas de los servicios que se proporcionan y la situación financiera de la entidad, las expectativas de ingresos que se plantearon para el ejercicio 2012 no se pudieron lograr; esto, debido a que lamentablemente las condiciones bajo las cuales se continúa operando las vías de las líneas de Chiapas y del Mayab aún resultan muy desfavorables para la operación ferroviaria, debido principalmente a la falta de recursos para ser aplicados a programas intensivos y urgentes de conservación y mantenimiento de la infraestructura, lo que a su vez ha limitado significativamente la posibilidad de generar ingresos adicionales aún y cuando existe en la región un fuerte potencial de negocio que no puede ser atendido, por una parte, por las pésimas condiciones de las vías y de los equipos, y por otra, por la imposibilidad que se ha presentado para poner en operación la totalidad de la línea de la Costa de Chiapas por el problema que existe con el Libramiento de Tapachula y por las condiciones de absoluto abandono en que las dejó la Cía. de Ferrocarriles de Chiapas Mayab.

Esta situación, por una parte, hace ineficiente la operación ferroviaria generando sobrecostos que tienen que ser cubiertos con recursos fiscales, y por otra parte, se convierte en un obstáculo para el desarrollo de la región y para la competitividad del país, al no ofrecerse una alternativa de transporte mas barato que compita con el autotransporte carretero y que evite el encarecimiento de los bienes y servicios fundamentales para el desarrollo nacional, como lo son, los insumos para la construcción, los productos petroleros, petroquímicos, mineros y alimenticios, entre otros.

Es por ello, que hemos insistido en la imperiosa necesidad de que se canalicen urgentemente recursos orientados a elevar la calidad de vía y de los servicios que se proporcionan, o en su defecto se adopten las medidas necesarias para su devolución al sector privado, dado que de no ser así, existe el grave riesgo de que en el corto plazo se interrumpa la prestación del servicio público de transporte de carga.



En este contexto operativo desfavorable, de una meta de ingresos comprometida para el periodo enero-noviembre por 402,341.3 miles de pesos (MP), se alcanzaron 307,862.1 MP, los cuales significaron un cumplimiento del 76.5 en términos porcentuales. Cabe puntualizar a este respecto, que en esta circunstancia de incumplimiento, además de la problemática comentada en párrafos anteriores que generó una caída en el ingreso estimado; incidió también de manera preponderante el rubro de la disponibilidad inicial, la cual descendió de un monto estimado de 22,019.8 MP, a una cifra real de solo 5,763.7 MP, es decir tan solo este concepto reflejó una variación hacia la baja por 16,256.1 MP, ello, a causa de que buena parte del pasivo que se estimó al momento de la elaboración del anteproyecto no se pudo reconocer por falta de ingresos, habiéndose cubierto con cargo al presupuesto de 2012. Sin embargo, esto constituye únicamente un problema de estimación, dado que al momento de elaborar el presupuesto se consideró la existencia de posibles pasivos que finalmente no se dieron o no se pudieron reconocer.

Volviendo al tema de los ingresos corrientes propios de la operación, si se ajusta la disponibilidad inicial en la previsión de ingresos del periodo en los 16,256.1 MP que se comentan líneas arriba, la comparación de la meta ajustada de 386,085.2 MP contra el resultado logrado de 307,862.1 MP arrojaría un cumplimiento del 79.7% en vez del 76.5% que se reporta en base al presupuesto aprobado.

En la parte específica de ingresos provenientes de la venta de servicios, se lograron a flujo de efectivo un total de 285,222.7 MP, es decir 75.1% frente a los 379,855.5 MP presupuestados; sin embargo, cuando se agregan los ingresos diversos por 16,875.8 MP, el nivel de cumplimiento se eleva al 79.4% al situarse en los 302,098.5 MP.

Por otra parte debemos precisar, que al mes de noviembre se reportan ingresos por cobrar por 26,265.8 MP, mismos que al ser incorporados al resultado del periodo lo elevan a los 328,364.3 MP y que a su vez al ser comparados contra la meta de 380,321.5 MP (sin incluir la disponibilidad inicial), representan un nivel de cumplimiento del 86.3% o una desviación del 13.7%, según como se podrá apreciar en el cuadro siguiente:



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Integración y Comportamiento de los Ingresos Propios Consolidados Enero-Noviembre de 2012 (Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	Programado	Alcanzado	Variación Absoluta	Variación Relativa
Venta de Servicios	379,855.5	285,222.7	-94,632.8	-24.9
- FIT	12,458.9	9,249.9	-3,209.0	-25.8
- Chiapas Mayab	367,396.6	275,972.8	-91,423.8	-24.9
Ingresos Diversos	466.0	16,875.8	16,409.8	3,521.4
- FIT	466.0	299.4	-166.6	-35.8
- Chiapas Mayab	0.0	16,576.4	16,576.4	100.0
Suman los Ingresos:	380,321.5	302,098.5	-78,223.0	-20.6
- FIT	12,924.9	9,549.3	-3,375.6	-26.1
- Chiapas Mayab	367,396.6	292,549.2	-74,847.4	-20.4
Ingresos por Cobrar	0.0	26,265.8	26,265.8	100.0
- FIT	0.0	2,061.9	2,061.9	100.0
- Chiapas Mayab	0.0	24,203.9	24,203.9	100.0
Total de Ingresos Devengados:	380,321.5	328,364.3	-51,957.2	-13.7
- FIT	12,924.9	11,611.2	-1,313.7	-10.2
- Chiapas Mayab	367,396.6	316,753.1	-50,643.5	-13.8

En el tema de los ingresos diversos, se pasó de una cifra estimada de 466.0 MP a un monto alcanzado de 16,875.8 MP, debido a la recuperación de primas de seguros por accidentes o por daños provocados a la infraestructura ferroviaria por los eventos meteorológicos adversos.

Evolución de los Ingresos Propios Chiapas Mayab 2008-2012

Concepto	Cifras a Miles de Pesos					Variación Relativa 2011/2010	TMCA 2008 a 2011
	2008	2009	2010	2011	2012 En-Nov.		
Ingresos por Movimiento de Carga	175,969.5	215,005.0	240,752.5	249,282.8	300,176.7	3.5	12.41
Ingresos Diversos	8,918.7	6,760.6	25,760.9	15,394.8	16,676.4	-40.2	19.96
Total de Ingresos Generados	184,888.2	221,765.6	266,513.4	264,657.6	316,753.1	-0.7	12.70

- Se incluyen para el periodo Enero-Noviembre de 2012, ingresos pendientes de cobro por 24,203.9 MP, correspondientes a flota infestinal en proceso de consolidación, principalmente.
- TMCA= Tasa Media de Crecimiento Anual.

Como se desprende de las cifras del cuadro anterior, y a pesar de las condiciones adversas que han imperado en la operación de las líneas de Chiapas y del Mayab y que de paso han afectado las de la línea del Istmo de Tehuantepec, la tendencia de los ingresos en el periodo 2008-2011 se ha mantenido hacia la alza, mostrando una tasa media de crecimiento anual para dicho periodo del 12.41% antes de ingresos diversos y, del 12.70% cuando se incorporan estos últimos.

Volviendo a las cifras consolidadas, es decir considerando ambos centros de costo, se aprecia que lo generado al mes de noviembre de 2012 confrontado contra los resultados alcanzados en similar periodo del año anterior, representan un crecimiento del 23.3% para el caso de la venta de servicios; del 23.2% cuando se incluyen los ingresos diversos, así como del 21.1% cuando se incorporan en la comparación los ingresos pendientes de cobro, según se puede apreciar en el cuadro siguiente.



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Comparativo de Ingresos Propios Enero-Noviembre 2012 Vs 2011
(Cifras a Miles de Pesos)

Concepto	2011	2012	Variación Absoluta	Variación Relativa
Venta de Servicios	231,245.0	285,222.7	53,977.7	23.3
· FIT	9,651.7	9,249.9	-401.8	-4.2
· Chiapas Mayab	221,593.3	275,972.8	54,379.5	24.5
Ingresos Diversos	15,853.8	16,875.8	1,022.0	6.4
· FIT	459.0	299.4	-159.6	-34.8
· Chiapas Mayab	15,394.8	16,576.4	1,181.6	7.7
Suman los Ingresos:	247,098.8	302,098.5	54,999.7	22.3
· FIT	10,110.7	9,549.3	-561.4	-5.6
· Chiapas Mayab	236,988.1	292,549.2	55,561.1	23.4
Ingresos por Cobrar	27,421.7	30,265.8	2,844.1	10.4
· FIT	1,896.0	6,061.9	4,163.9	219.4
· Chiapas Mayab	25,525.7	24,203.9	-1,321.8	-5.2
Total de Ingresos Devengados:	274,520.5	332,364.3	57,843.8	21.1
· FIT	12,006.7	15,611.2	3,602.5	30.0
· Chiapas Mayab	262,513.8	316,753.1	54,241.3	20.7

EGRESOS:

En término de egresos, durante el periodo que se informa se tuvieron erogaciones para cubrir necesidades de gasto corriente, por un total de 437,517.2 MP, lo que las ubica un 13.2% por debajo de la cifra presupuestada de 503,984.6 MP.

Se procura que el gasto sea financiado en la mayor proporción posible con ingresos autogenerados y que en la medida de lo posible las erogaciones guarden congruencia con el nivel operativo que se ha alcanzado, es decir con los volúmenes de carga que se mueven; sin embargo, por las circunstancias desfavorables de la operación, en los capítulos 1000 y 2000 resulta complicado elevar la optimización de los recursos, debido a que es en estos capítulos de gasto donde repercute en mayor medida la ineficiencia operativa propiciada por las malas condiciones de la vía y de los equipos, dado que al tenerse ciclos-viaje prolongados, accidentes continuos, robos constantes e inclemencias climáticas, éstos incrementan de forma muy significativa los consumos de combustibles y lubricantes, al igual que los servicios personales por la necesidad de pagar excesivos gastos en valor viaje y en camino, como se muestra a continuación.

Comparativo de Gasto Programado/Ejercido Enero-Noviembre 2012.
(Cifras a Miles de pesos)

Concepto	Programado	Ejercido	Variación Absoluta	Variación Relativa
GASTO CORRIENTE	503,984.6	437,517.2	-66,467.4	-13.2
· FIT	69,811.2	62,113.2	-7,698.0	-11.2
· Chiapas Mayab	434,173.4	375,404.0	-58,769.4	-13.5
Servicios Personales	173,285.8	165,347.3	-7,938.5	-4.6
· FIT ²	31,683.9	30,170.3	-1,513.6	-4.8
· Chiapas Mayab ²	141,601.9	135,177.0	-6,424.9	-4.5
Materiales y Suministros	148,634.0	123,282.3	-25,351.7	-17.1
· FIT	10,760.5	8,303.7	-2,456.8	-22.8
· Chiapas Mayab ²	137,873.5	114,978.6	-22,894.9	-16.6
Servicios Generales	182,064.8	148,887.6	-33,177.2	-18.2
· FIT ³	27,366.8	23,639.2	-3,727.6	-13.6
· Chiapas Mayab ³	154,698.0	125,248.4	-29,449.6	-19.0
GASTO DE INVERSION	8,728.7	8,728.7	0.0	0.0
Bienes Muebles e Inmuebles	0.0	0.0	0.0	0.0
· FIT	0.0	0.0	0.0	0.0
· Chiapas Mayab	0.0	0.0	0.0	0.0
Obra Pública	8,728.7	8,728.7	0.0	0.0
· FIT	0.0	0.0	0.0	0.0
· Chiapas Mayab	8,728.7	8,728.7	0.0	0.0
SUMA EL GASTO PROGRAMABLE	512,713.3	446,245.9	-66,467.4	-13.0
· FIT	69,811.2	62,113.2	-7,698.0	-11.0
· Chiapas Mayab	442,902.1	384,132.7	-58,769.4	-13.3



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

- 1./ El presupuesto ejercido en Servicios Personales para el FIT, incluye 2,310.3 MP que corresponden al pago de pasivos de 2011 por concepto de IMSS, SAR, INFONAVIT y Fondo de Ahorro.
- 2./ El presupuesto ejercido en Servicios Personales para Chiapas y Mayab, incluye 1,025.3 MP que corresponden al pago de pasivos de 2011 por concepto de Cuotas Sindicales, IMSS y Fondo de Ahorro.
- 3./ El presupuesto ejercido en Materiales y Suministros para Chiapas y Mayab, incluye 62.1 MP de pasivos de 2011 por concepto de combustibles, herramientas y refacciones para vehículos.
- 4./ El presupuesto ejercido en Servicios Generales para el FIT, incluye 362.7 MP para el pago de pasivos de 2011 por concepto de 2% sobre nómina, estimación por trabajos en línea Z y justipreciación de renta.
- 5./ El presupuesto ejercido en Servicios Generales para Chiapas y Mayab, incluye 810.5 MP para el pago de pasivos de 2011 por concepto de 2% sobre nómina; 10% ISR; IVA; pasajes aéreos, viáticos, asesoría y vigilancia.

Servicios Personales:

A consecuencia de todo lo antes expuesto, el capítulo de servicios personales reporta erogaciones por un total de 165,347.3 MP que sólo varía hacia la baja en 4.6% en relación a los 173,285.8 MP presupuestados. Sin embargo, dentro de lo erogado se incluyen 3,335.6 MP de pasivos del ejercicio anterior. Por lo tanto, si se elimina este pasivo para la comparación, el subejercicio sería del 6.5%, dado que el gasto propio del periodo en este capítulo de gasto se ubicaría en los 162,011.7 MP.

Del total erogado en el periodo, 30,170.3 MP (18.2%) correspondieron a operaciones del FIT en la línea "Z" con un sub ejercicio del 4.8%; en tanto que a las operaciones de las líneas de Chiapas y del Mayab correspondieron los restantes 135,177.0 MP (81.8% del total), mismos que a su vez reflejan un sub ejercicio del 4.5% frente a lo programado.

Con respecto a similar periodo del ejercicio precedente, este capítulo de gasto muestra una variación hacia la alza de 4.8%, la cual se considera razonable si se toma en cuenta por principio, que a partir del 1 de julio de 2011 se aplicó un incremento a las percepciones de los trabajadores operativos de base y confianza del 5% como consecuencia de la revisión del contrato colectivo de trabajo con el SNTFRM. Por otra parte hay que considerar también, que el nivel operativo registró un crecimiento del 23.3% en la venta de servicios de un año a otro, lo que consecuentemente repercute en un mayor gasto en los servicios personales al incrementarse el pago de gastos en camino y principalmente el valor-viaje, al tiempo que también se indicó se cubrieron pasivos en este capítulo de gasto por un total de 3,335.6 MP.

Materiales y Suministros:

En este renglón de gasto, se ejercieron durante el periodo que se informa un total de 123,282.3 MP los cuales equivalen al 82.9% frente a los 148,634.0 MP presupuestados, debido básicamente, a que al no tenerse en operación la Costa



de Chiapas, las erogaciones previstas para la adquisición de combustibles y lubricantes no se aplicaron; por otra parte, y por falta de liquides se dejaron de cubrir pasivos por concepto de combustible y refacciones para locomotoras.

Visto el ejercicio del gasto por centro de costo, a las operaciones del FIT correspondieron únicamente 8,303.7 MP (6.7%) de lo aplicado en este capítulo de gasto, a causa de haberse diferido al segundo semestre del año la adquisición y pago de materiales de vía para la línea “Z”; esto, a efecto de privilegiar precisamente las adquisiciones de combustibles y lubricantes para las operaciones de Chiapas y del Mayab, en donde lo ejercido por 114,978.6 MP (93.3% del total) observa un sub ejercicio del 16.6%.

En la comparación de cifras de similar periodo de los años 2011 y 2012, se revela una variación hacia la alza del 17.5% (18,317.6 MP) de un año a otro, a consecuencia de que el movimiento de carga registró un crecimiento del 23.3% también de un año a otro, lo que incide en un mayor gasto en combustibles y lubricantes, así como en refacciones para locomotoras.

Servicios Generales:

En la medida en que no se cumplan las expectativas de ingreso planteadas dentro del presupuesto aprobado a causa de la imposibilidad para poner en operación la totalidad de la línea de la Costa de Chiapas, uno de los capítulos de gasto que resulta mayormente afectado es precisamente el de los servicios generales, dado que en este rubro inciden los sub ejercicios de asignaciones previstas para el pago de renta de locomotoras, de flete interlineal y Car Hire, principalmente.

Debido a lo anterior, se reporta en este capítulo de gasto una menor erogación por 33,177.2 MP que equivale al 18.2%, y en donde las operaciones para el FIT participan con un sub ejercicio por 3,727.6 MP (13.6% de lo previsto) debido al hecho de que al haberse diferido las adquisiciones de materiales de vía para la línea “Z”, de igual manera se difirieron los contratos para su colocación. En el caso de las operaciones de Chiapas y del Mayab, el subejercicio asciende a 29,449.6 MP (19.0% de lo estimado).

Comparando cifras contra el año anterior, se desprende un aumento en este rubro de gasto a flujo de efectivo del 75.9% que prácticamente corresponde al centro de costo Chiapas y Mayab, el cual se explica por el mayor nivel operativo alcanzado y al hecho de que para este 2012, a diferencia del año anterior, se tuvo una mayor liquides que hizo factible el pago un poco más oportuno del flete interlineal y Car



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Hire generado por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.

Inversión Física:

Lo erogado por 8,728.7 MP, corresponde en su totalidad a apoyos que se recibieron como ampliación al presupuesto 2012 por parte de la Coordinadora Sectorial, para cubrir pasivos del ejercicio anterior por los trabajos de reconstrucción del tramo ferroviario “Los Toros-Puerto Chiapas”, debido a que tales recursos fueron retirados del presupuesto 2011 bajo el argumento de que no se encontraban devengados al mes de noviembre de dicho año.

Cabe señalar, que para el presente año no se dispone de asignación de recursos de inversión para dar continuidad a los trabajos de conservación y mantenimiento a la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab.

Comparativo de Gasto Enero-Noviembre 2012 Vs 2011 (Cifras a Miles de pesos)

Concepto	2011	2012	Variación Absoluta	Variación Relativa
GASTO CORRIENTE	347,370.3	437,517.2	90,146.9	26.0
FIT	56,397.2	62,113.2	5,716.0	69.6
Chiapas Mayab	290,973.1	375,404.0	84,430.9	122.7
-Servicios Personales	157,780.5	165,347.3	7,566.8	4.8
· FIT ¹	28,226.8	30,170.3	1,943.5	6.9
· Chiapas Mayab ²	129,553.7	135,177.0	5,623.3	4.3
-Materiales y Suministros	104,964.7	123,282.3	18,317.6	17.5
· FIT	5,194.8	8,303.7	3,108.9	59.8
· Chiapas Mayab ³	99,769.9	114,978.6	15,208.7	15.2
-Servicios Generales	84,625.1	148,887.6	64,262.5	75.9
· FIT ⁴	22,975.6	23,639.2	663.6	2.9
· Chiapas Mayab ⁵	61,649.5	125,248.4	63,598.9	103.2
GASTO DE INVERSION	330,040.4	8,728.7	-321,311.7	-97.4
-Bienes Muebles e Inmuebles	2,020.1	0.0	-2,020.1	0.0
· FIT	2,020.1	0.0	-2,020.1	0.0
· Chiapas Mayab	0.0	0.0	0.0	0.0
-Obra Pública	328,020.3	8,728.7	-319,291.6	-97.3
· FIT	15,455.6	0.0	-15,455.6	0.0
· Chiapas Mayab	312,564.7	8,728.7	-303,836.0	-97.2
SUMA EL GASTO PROGRAMABLE	677,410.7	446,245.9	-231,164.8	-34.1
· FIT	73,872.9	62,113.2	-11,759.7	-15.9
· Chiapas Mayab	603,537.8	384,132.7	-219,405.1	-36.4



Déficit-Superávit Enero-Noviembre 2012
(Miles de pesos)

Concepto	Aprobado	Real	Variación Absoluta	Variación Relativa
Ingresos Totales Generados	402,341.3	307,862.1	-94,479.2	-23.5
Egresos Totales	512,713.3	446,245.9	-66,467.4	-13.0
Déficit de Operación	-110,372.0	-138,383.8	-28,011.8	25.4
Transferencias del Gobierno Federal:	144,003.8	143,746.8	-257.0	-0.2
• Para Gasto Corriente	135,275.1	135,018.1	-257.0	-0.2
• Para Inversión	8,728.7	8,728.7	0.0	0.0
Balance antes de Enteros	33,631.8	5,363.0	-28,268.8	-84.1
Enteros y Reintegros a Tesofe	0.0	0.1	0.1	100.0
Balance Final	33,631.8	5,362.9	-28,268.9	-84.1

En este período que se informa, se generaron ingresos totales a flujo de efectivo por 307,862.1 MP y egresos por 446,245.9 MP, lo que derivó en un déficit operativo por 138,383.8 MP. Para cubrir tal déficit, se recibieron transferencias de recursos fiscales por 143,746.8 MP, de las cuales 135,018.1 MP correspondieron a gasto corriente y 8,728.7 MP a gasto de inversión, quedando un balance final o disponible después de enteros y reintegros por 5,362.9 MP que se aplicarán para el pago de pasivos como impuestos, IMSS E INFONAVIT.

12.11.5 Recursos Humanos.

El FIT es una empresa de participación estatal mayoritaria de la Administración Pública Federal, cuya naturaleza jurídica es la de una Sociedad Anónima de Capital Variable, que rige sus relaciones laborales por el Apartado "A" del artículo 123 Constitucional. Por lo tanto, tiene suscrito un Contrato Colectivo de Trabajo con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) con vigencia a partir del 1 de febrero de 2000, sujeto a revisión el primero de julio de cada año, el cual regula las relaciones laborales entre la empresa y sus trabajadores operativos de base y confianza; estos últimos, con base en el Acuerdo de Adhesión que fuera recomendado por la Procuraduría Federal de la Defensa del Trabajo.

En diciembre de 2006, la entidad contaba con una plantilla de personal de 97 plazas en total, conformada por 23 plazas de mandos medios y superiores y 74 de personal operativo de base y confianza, como a continuación se muestra:



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Conformación de la Estructura Laboral en Diciembre de 2008.

Tipo de Plazas	Núm. de Plazas	Regulación Normativa
Servidores de Mando	23	Manual de Percepciones de la Administración Pública Federal
Operativos de Confianza	17	Contrato Colectivo de Trabajo (Adhucos por Convenio)
Operativos de Base	57	Contrato Colectivo de Trabajo suscrito con el STFRM.
Total de Plazas	97	Todas de libre designación

Desde el punto de vista orgánico-funcional, del total de 97 plazas autorizadas, 64 correspondían a áreas sustantivas; 28 a áreas administrativas y 5 al Órgano Interno de Control, de acuerdo al siguiente detalle:

Conformación de la Estructura Laboral en Diciembre de 2008.

Tipo de Plaza	Total	Áreas Sustantivas	Áreas Administrativas	OIC
Mandos Medios y Superiores	23	10	11	2
• Grupo KB2	1	1	0	0
• Grupo MB1	3	1	1	1
• Grupo NB2	5	3	2	0
• Grupo NB1	1	0	0	1
• Grupo OB1	13	5	8	0
Operativos de Base y Confianza	74	54	17	3
Suma en las Plazas Aprobadas	97	64	28	5

Es importante puntualizar que esta estructura y plantilla de personal, estuvo vigente hasta el ejercicio de 2009, toda vez que en 2010, como consecuencia de la aplicación del Programa Nacional de Reducción del Gasto Público, en dicho año se canceló una plaza del Nivel OB1 del área administrativa correspondiente al Departamento de Recursos Materiales quedando a partir de esa fecha de la siguiente manera:

Conformación de la Estructura Laboral en 2010.

Tipo de Plaza	Total	Áreas Sustantivas	Áreas Administrativas	OIC
Mandos Medios y Superiores	22	10	10	2
• Grupo KB2	1	1	0	0
• Grupo MB1	3	1	1	1
• Grupo NB2	5	3	2	0
• Grupo NB1	1	0	0	1
• Grupo OB1	12	5	7	0
Operativos de Base y Confianza	74	54	17	3
Suma en las Plazas Aprobadas	96	64	27	5

En este sentido, el total de plazas disminuyó a 96 en 2010, al cancelarse una plaza de mando medio (Jefatura de Departamento), quedando distribuidas de la siguiente manera: 64 plazas para las áreas sustantivas de las cuales a su vez 10 correspondieron a mandos medios y superiores y 54 a operativas de base y confianza; por su parte, a las áreas administrativas correspondieron las 27 plazas restantes, de las cuales 10 fueron de mando medio y 17 de personal operativo de base y confianza. Las dos plazas de Mando Medio y Superior del OIC permanecieron sin movimiento.

Cabe señalar que en el ejercicio 2011, también como resultado de la aplicación del Programa Nacional de Reducción del Gasto Público, se había cancelado una



plaza de mando del nivel MB1 correspondiente al Subdirector de Administración y Finanzas. Sin embargo, en virtud de que la entidad no podía operar sin las funciones homólogas a la de un Oficial Mayor, en dicho año y con la aprobación del Órgano de Gobierno, se gestionó y fue aprobada la creación de dicha plaza como eventual, tanto para 2011 como para 2012.

A partir del 16 de agosto de 2012, mediante el Oficio No. 307-A.-4778 de fecha 14 de septiembre de 2012, la Unidad de Política y Control Presupuestario de la SHCP aprobó la conversión de la referida plaza MB1 a plaza presupuestal, habiéndose aportado para tal conversión, una plaza operativa de confianza. Por consecuencia, la plantilla de personal disminuyó a partir de esta fecha a 95 plazas, quedando conformada de la siguiente manera:

Conformación de la Estructura Laboral en 2012.

Tipo de Plaza	Total	Áreas Sustantivas	Áreas Adjetivas	OIC
Mandos Medios y Superiores	22	10	10	2
• Grupo KB2	1	1	0	0
• Grupo MB1	3	1	1	1
• Grupo NB2	5	3	2	0
• Grupo NB1	1	0	0	1
• Grupo OB1	12	5	7	0
Operativos de Base y Confianza	73	55	15	3
Suman las Plazas Aprobadas	95	65	25	5

El FIT a partir del último trimestre de 2007 juega dos roles importantes en términos operativos. Uno como titular de una asignación para proporcionar los servicios de derecho de paso y de piso en la línea corta del Istmo de Tehuantepec (línea "Z"), para la cual tiene autorizada, a partir del 16 de agosto de 2012, una plantilla de personal conformada por las 95 plazas presupuestales que arriba se señalan.

El otro rol que juega la entidad (a partir de agosto de 2007), es el de operador, verificador especial y depositario de los bienes asegurados a la Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab que la SCT le entregara al FIT para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab, al tiempo que también debía prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, como consecuencia de que esta compañía abandonara la concesión y suspendiera el servicio público. Para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de esta imposición de modalidad, el FIT fue incorporando plazas de naturaleza eventual a su plantilla de personal, hasta alcanzar al mes de



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

octubre de 2012, un total de 396 plazas, mismas que de 2007 a 2012 evolucionaron de la siguiente manera:

Conformación de la Plantilla de Personal Eventual para las Líneas de Chiapas y del Mayab 2007-2012

Tipo de Nombramiento	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Personal Sindicalizado	0	279	290	318	330	329	325
Personal de Confianza	0	53	70	71	71	72	71
Total de Plazas:	0	332	360	389	401	401	396

Luego entonces, al integrarse tanto las plazas presupuestarias propias del FIT (95 plazas), como las 396 plazas eventuales que fueron aprobadas para la operación de las líneas de Chiapas y del Mayab, arrojan un total de 491 plazas distribuidas, por homologación de funciones, de la siguiente manera a septiembre de 2012:

Conformación de la Estructura Laboral Consolidada 2012.

Tipo de Nombramiento	Número de Plazas	Regulación Normativa
Servidores de Mando Medio y Superior	32	Manual de Percepciones de la Administración Pública Federal.
<ul style="list-style-type: none"> • FIT • Chiapas Mayab 	10	
Operativos de Confianza	79	Contrato Colectivo de Trabajo (Adheridos por Convenio)
<ul style="list-style-type: none"> • FIT • Chiapas Mayab 	61	
Operativos de Base (Sindicalizados)	380	Contrato Colectivo de Trabajo suscrito con el STFRM.
<ul style="list-style-type: none"> • FIT • Chiapas Mayab 	325	
Total de Plazas	491	Todas de libre designación

Por su parte los 380 servidores públicos operativos de base sindicalizados, están distribuidos en las seis secciones sindicales siguientes:

Núm. Sección:	Ubicación	Núm. de trabajadores:
Sección 13	Estado de Oaxaca	49
Sección 17	Distrito Federal	6
Sección 26	Estado de Chiapas	83
Sección 32	Estado de Campeche	94
Sección 37	Estado de Yucatán	86
Sección 39	Estado de Veracruz	62
Total:		380



Por tratarse de una entidad paraestatal de la Administración Pública Federal con naturaleza jurídica de Sociedad Anónima del Apartado “A”, las plazas operativas de base sindicalizadas están sujetas, en cuanto a su nombramiento y promoción a las condiciones previstas en el Contrato Colectivo de Trabajo y en el Reglamento Interior de Trabajo; por su parte las plazas operativas de confianza y las de mando, a los términos previstos en la Ley Federal del Trabajo, por lo tanto todos los puestos son de libre designación.

En los términos de lo dispuesto en la fracción XI del artículo 58 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, y en el artículo Vigésimo Noveno del Acta Constitutiva del FIT es atribución indelegable del Consejo de Administración de la Entidad el designar al Director General, así como el nombrar y remover a propuesta del Director General, a los servidores públicos de la entidad que ocupen cargos con las dos jerarquías administrativas inferiores a la de aquel, es decir a los Subdirectores y Gerentes específicamente.

Debemos destacar por otra parte, que al momento en que la SCT determine que han cesado las causas que dieron origen a la imposición de modalidad para operar, explotar y mantener las líneas de Chiapas y del Mayab y por consecuencia el FIT sea relevado de esta responsabilidad, se procederá a liquidar y a cancelar las 396 plazas que a la fecha se tienen contratadas para este propósito.

En el período enero- noviembre de 2012 no se reportan cambios.

12.11.6 Recursos Materiales

a) Situación de los Recursos Tecnológicos.

En el período 2006 – 2008 los equipos de cómputo que la Entidad recibió en donación por Ferrocarriles Nacionales de México, así como los demás equipos utilizados hasta mayo de 2008 son obsoletos, dichos equipos se encuentran almacenados en el Distrito Federal y en Matías Romero, Oax., debido a que su vida útil caducó, tanto en hardware como software a los requerimientos tecnológicos actuales.

En el período 2008 - 2011 los equipos de cómputo utilizados desde mayo 2008 a mayo de 2011 fueron arrendados bajo el contrato FIT-GARMOP-ADQ-020-08, este arrendamiento fue por tres años y contó con licenciamiento original en el sistema operativo Windows XP profesional, Office 2007 profesional y pertenecen al proveedor.



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

La cantidad de equipos utilizados en ese periodo fueron los siguientes:

Equipos de cómputo 2008 - 2011	Cantidad
Para la operación del Ferrocarril del Istmo (Línea Z)	
PC de escritorio	66
Laptops	5
Impresoras monocromáticas	36
Impresoras a color	3
Para la operación de las líneas Chiapas y Mayab (Línea K y FA)	
PC de escritorio	23
Impresoras monocromáticas	21

Al 31 de diciembre de 2011 los equipos de cómputo utilizados desde mayo 2011 al 31 de diciembre de 2011 se encuentran arrendados bajo el contrato FIT-GARMOP-ADQ-22-11, este arrendamiento es por tres años y cuenta con licenciamiento original para el sistema operativo Windows Server 2008, Windows 7 Professional y Office 2010 y cabe mencionar que estas licencias pertenecen al proveedor. En este contrato se incrementaron tres equipos para los servicios de internet, correo, dominio y aplicaciones administrativas. Dos servidores utilizan plataforma Linux, licencia GPL en distribución Centros.

Los equipos con los que se cuentan actualmente en operación son los siguientes:

Para la operación del Ferrocarril del Istmo (Línea Z)	
Servidores Dell	3
Equipos todo en uno	67
PC de escritorio	2
Laptops Dell	5
Impresoras Hp monocromáticas	36
Impresoras HP a Color	3
Para la operación de las líneas Chiapas y Mayab (Línea K y FA)	
Equipos todo en uno	23
Impresoras monocromáticas	21

Equipos de cómputo enero a noviembre de 2012.

Se continúa en operación con los equipos de cómputo arrendados bajo el contrato de arrendamiento FIT-GARMOP-ADQ-022-11 por la entidad de 31 de diciembre de 2011.

b) Sistemas Electrónicos en operación:

De 2006 al 31 de diciembre de 2011, la Entidad adquirió y actualizó licencias de sistemas electrónicos administrativos para poder operar adecuadamente. En 2008 se actualizaron las licencias para la operación del Sistema Satelital de Control de Trenes, siendo relevante mencionar que este sistema presta el servicio de control de tráfico en las vías FA, K y Z y



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

es imprescindible. En 2011 se adquirió un sistema electrónico para operaciones bancarias vía web.

Las licencias adquiridas por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec son las siguientes:

Ejercicio	Nombre	Licencias	Características
2006	AdminPAQ	5	México D.F. – Adquisición
2006	AdminPAQ	1	Matías Romero, Oaxaca – Adquisición
2006	Autocad Ver. 2007	2	Utilizado en Distrito Federal y Matías Romero – Adquisición
2008	TRENEX	1	Licencia
2008	Cyber Geos	1	Licencia Base PDT CyberGeos para comunicación satelital, y actualizaciones
2008	Unifilar satelital	1	Licencia Remoto para Unifilar de Tehuantepec, por libramiento de Tehuantepec, y Actualizaciones.
2011	Contpaq I Bancos	1	Actualización

c) Servicios contratados:

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. cuenta con los servicios de internet con las siguientes características, mismos que al periodo enero-junio de 2012 siguen vigentes.

Servicio	Características	Lugar del Servicio	Observaciones
Internet Satelital	400'128 kbps	Matías Romero	Para el servicio de comunicación entre los equipos satelitales en trenes y e despacho.
Internet por Enlace Digital	3,072 kbps	Ciudad de México	Para el servicio de internet en oficinas centrales de la Entidad
Monitoreo y rastreo satelital	1'440,000 bytes mensuales	Líneas FA, K y Z	Este servicio comunica proporciona la configuración de comunicación en los equipos PD T 100 y WESCOR RDT 800 para que sean comunicados con el despacho

Debido a la necesidad de actualizar el sistema satelital de trenes se está desarrollando el proyecto “Migración al Nuevo Sistema de Control Satelital de Trenes en plataforma Linux” bajo el contrato FIT-GARMOP-ADQ-17-12. La fecha de término de este contrato es el 30 de septiembre de 2012.

Al 28 de octubre de 2012 se dio por terminado el nuevo proyecto “Sistema de Control Satelital” el cual se pondrá en operación a partir de 2013, una vez realizadas durante los meses de noviembre y diciembre las pruebas de operación. Este nuevo sistema se encuentra desarrollado en Linux, libre de licencias o pago por derechos en el uso de paquetería informática. Esta iniciativa se llevó a cabo para optimizar la operación de los trenes y a su



vez las actividades de las tripulaciones, mejor control de trenes y la elaboración de reportes que anteriormente no se tenían.

Asimismo, se contrató el servicio de actualización del sitio web www.ferroistmo.com.mx para mantener acreditados los reactivos publicados por el Sistema de Internet de la Presidencia al 100% bajo el contrato FIT-GARMOP-ADQ-18-12, cuya vigencia fue de diez días.

d) Trámites y servicios informáticos gubernamentales:

Debido a que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec no da servicio para trámites ni atención al público en general no existen sistemas electrónicos para dicho fin.

e) Situación de los Bienes Muebles e Inmuebles:

Sobre la situación de los bienes muebles e inmuebles, es de relevancia puntualizar que el FIT guarda una situación muy particular en este tema, dado que por una parte como titular de una asignación para conservar y mantener la infraestructura ferroviaria de la línea corta del Istmo de Tehuantepec (línea “Z”) y proporcionar los servicios de derechos de paso y de piso en dicha línea, tiene bajo su responsabilidad una serie de bienes inmuebles que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria que no forman parte de su patrimonio por ser bienes del dominio público propiedad de la nación.

Por otra parte, en su carácter de titular de una imposición de modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab, y a su vez proporcionar el servicio público de transporte ferroviario de carga en dichas líneas, todos los bienes tanto muebles como inmuebles afectos a la prestación de este servicio, los tiene el FIT única y exclusivamente como depositario; por lo tanto tampoco forman parte de su patrimonio.

En este sentido, no posee bienes inmuebles que sean de su propiedad, dado que incluso aquellas obras nuevas que se han construido tanto en la línea “Z” como en las de Chiapas y del Mayab, son propiedad de la nación.

Todos estos bienes muebles como inmuebles de las líneas de Chiapas y del Mayab, al momento en que el FIT sea relevado de la responsabilidad derivada de la imposición de modalidad, así como de la de depositario de



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

los bienes afectos a esta imposición de modalidad, serán entregados a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En consecuencia de lo anterior, la situación de los bienes muebles e inmuebles es la siguiente:

FIT Línea “Z”.

I.- Bienes Muebles.

Los bienes muebles con que cuenta el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec al 31 de diciembre de 2011, en las oficinas centrales en la ciudad de México, D.F., así como en las oficinas ubicadas en la línea férrea “Z”, en Medias Aguas, Ver.; Matías Romero, Oax.; Ixtepec, Oax.; Tehuantepec, Oax. y Salina Cruz, Oax., son los siguientes:

Tipo de Bienes	Núm. de Unidades	Valor (Pesos)
Materiales a cargo de usuarios	69,128	1,113,418.84
Maquinaria y Equipo de Vía	17	9,234,750.00
Unidades de arrastre	47	3,949,958.30
Mobiliario y equipo de oficina	1,836	3,582,507.72
Vehículos	22	4,238,414.83

Respecto al período enero-septiembre de 2012 los bienes muebles ubicados en la Línea “Z” son los siguientes:

Tipo de bienes	Unidades	Valor (\$)
Telecom	Lote	5,149,252.00
Maquinaria y Equipo de vía	17	6,048,228.00
Unidades de arrastre	47	4,034,000.00
Mobiliario y equipo de oficina	1836	3,555,808.00
Vehículos	22	5,247,430.00

II.- Bienes Inmuebles.

En cuanto a los bienes inmuebles, cuenta con la vía férrea de Medias Aguas, Ver. a Salina Cruz, Oax., denominada línea “Z”, misma que tiene una longitud de 207.376 Km.



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

A lo largo de la línea, se encuentran 120 puentes, de los cuales 69 son metálicos con una longitud total de 1,774 metros y 51 de concreto con longitud de 576 metros; también se tienen 489 alcantarillas con 1,069 metros de longitud.

Dicha línea, dispone además de cinco estaciones, en operación, con la ubicación y características siguientes:

Estación	Ubicación (Km)	Superficie construida (M ²)
Medias Aguas, Ver.	98 + 409.80	627.80
Matías Romero, Oax.	203 + 092.00	3,869.25
Lagunas, Oax.	213 + 017.40	163.60
Ixtepec, Oax.	255 + 345.70	806.19
Salina Cruz, Oax.	301 + 854.45	690.30

Chiapas y Mayab:

Por su parte en su calidad de depositario de los bienes afectos a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las líneas de Chiapas y del Mayab, el inventario de bienes muebles e inmuebles está conformado por lo siguiente:

I.- Bienes Muebles

El mobiliario y equipo de oficina con que se cuenta para dar servicio en las oficinas de la Ciudad de Mérida, Yuc., y que corresponde a la línea férrea Chiapas- Mayab, misma que el FIT tiene a su cargo bajo la modalidad de depositario designado por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a partir de septiembre de 2007, corresponde a 1,179 bienes, mismos que tienen un valor de 1,352,227.0

Se cuenta también, con 277 elementos de telecomunicaciones y miscelánea, con un valor de \$ 849 954.00.

Asimismo, se tienen inventariados los siguientes materiales:

122 Herramientas de Telecomunicaciones	\$ 34,915.00
72 Implementos de Seguridad	\$ 170,891.00
177 Refacciones Eléctricas	\$ 16,664.00

Se aclara que las cantidades de los bienes muebles que se indican, no han sufrido modificación desde que el FIT las recibió por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en septiembre de 2007.



II.- Bienes Inmuebles

La línea “FA”, del Chapo, Ver., a Mérida, Yuc., en la costa del Golfo de México, cuenta con 879.00 Kilómetros de vía y 7 estaciones importantes que son: Tancochapa, Ver. Km. 51 + 500; Roberto Ayala, Tab. Km. 127 + 100; Teapa, Tab. Km. 207 + 200; Palenque, Chis. Km. 328 + 800; Escárcega, Cam. Km 555 + 900; Campeche, Cam. Km. 721 +900 y Mérida, Yuc. Km. 894 +400.

Además se cuenta con las líneas cortas siguientes:

Línea Chiapas

Velocidad promedio por Línea						
Vías	Inicia (Km+m)	Termina (Km+m)	Longitud (Km)	Inicio Concesión 1999	Imposición Modalidad FIT 2007	Actual 2012
K	Ixtepec, Oax.	Cd. Hidalgo, Chis.	459.0	47 kph	Inoperante	20 kph
KA	Los Toros, Chis.	Puerto Chiapas, Chis.	13.7	Inoperante	Inoperante	60 kph

Línea Mayab

Velocidad promedio por Línea						
Vías	Inicia (Km+m)	Termina (Km+m)	Longitud (Km)	Inicio Concesión 1999	Imposición Modalidad FIT 2007	Actual 2012
FA	El Chapo, Ver.	Mérida, Yuc.	879.0	45 kph	12 kph	20 kph
FL	Campeche, Camp.	Lerma, Camp.	9.0	15 kph	10 kph	10 kph
FN	Mérida, Yuc.	San Ignacio, Yuc.	18.0	35 kph	10 kph	10 kph
FN	San Ignacio, Yuc.	Puerto Progreso, Yuc.	13.4	inoperante	inoperante	inoperante
FD	Mérida, Yuc.	Dzitas, Yuc.	119.8	45 kph	12 kph	12 kph
FD	Dzitas, Yuc.	Tizimín, Yuc.	57.4	35 kph	inoperante	inoperante
FX	Dzitas, Yuc.	Valladolid, Yuc.	37.0	35 kph	12 kph	12 kph

La línea “K”, de Ixtepec, Oax. a Cd. Hidalgo, Chis. en la costa del pacífico, cuenta con 459.00 Kilómetros de vía y 5 estaciones importantes que son: Arriaga, Chis. Km. 152 + 200; Tonalá, Chis. Km 175 + 200, Pijijiapan; Chis. Km. 264 + 100; Tapachula, Chis. Km. 417 + 400 y Cd. Hidalgo, Chis. Km. 459 +000.



También cuenta con el ramal denominado “Los Toros- Puerto Chiapas” en el estado de Chiapas, identificado como línea “KA” con una longitud de 13.8 Km., que recientemente fue rehabilitado y que se pondrá en operación al momento en que concluya el Libramiento de Tapachula.

En cuanto al equipo motriz y a las unidades de arrastre, se informa que en Septiembre de 2007, el FIT recibió en calidad de depositario, 34 locomotoras y 464 unidades de arrastre, mismas que fueron valuadas por INDAABIN, señalándose que las 34 locomotoras arrojaron un valor neto de reposición de \$45,985,524.00 y las 464 unidades de arrastre \$49,137,601.00, para un valor neto de reposición de \$95,123,125.00.

Se precisa que de las 34 locomotoras encontradas en las diferentes líneas de Chiapas y del Mayab, el FIT solo utilizó 25 unidades de las que, debido a su desgaste por la propia operación, a diciembre de 2011, 9 quedaron fuera de servicio, por lo que actualmente solo se tienen 16 locomotoras prestando servicio.

En lo referente a las unidades de arrastre, se informa que ya iniciadas las operaciones por parte del FIT, se llevó a cabo un inventario físico de unidades de arrastre a lo largo de las líneas, localizándose 1,141 unidades, de las cuales únicamente 464 unidades fueron recibidas en septiembre de 2007 en la Ciudad de Mérida, Yuc., habiéndose practicado avalúo sobre las mismas por parte de INDAABIN a las cuales se les asignó un valor de \$49,137,601.00.

Debido a lo anterior se considera como flota de unidades de arrastre recibida, el universo de 1,141 unidades, misma que de acuerdo a su tipo se clasifican de la siguiente manera:



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Tipo	Número
Cabús	14
Carro Campamento	4
Coche Pasajeros	4
Covered Hopper	20
Furgón	355
Furgón Campamento	26
Góndola	349
Góndola Volteo	8
Grúa Burro	2
Maquinaria	10
Plataforma	71
Plataforma Catre	3
Plataforma Piggy Back	32
Tanque	76
Tolva Balastera	53
Tolva Cementera	71
Tolva Granelera	41
Vehículos de Vía	2
Total	1,141

Del mismo modo, las unidades indicadas en la tabla anterior, se pueden identificar de acuerdo a sus propietarios de la forma siguiente:

Siglas	Número
ANCAF	5
BNSF	1
CARGILL	2
CRUZ AZUL	1
FCC-GATX	1
FCCM	348
FERRONET	2
FNM	570
FSRR	14
FXE	2
GATX	16
GE	13
GREENBRIER	2
INDUSTRIA QUIMICA DEL ITSMO	1
MAQUINARIA	3
NA	100
PARTICULAR	48
RIO GRANDE	6
THE ANDERSONS	3
TTX	1
UP	2
TOTAL	1141

ANCAF.- Arrendadora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A. de C.V.; BNSF.-The Burlington Northern Santa Fe Railway Company; CARGILL.- Cargill; CRUZAZUL.- CruzAzul; FCCM, FCCM-GATX, FCCM-GE, FCCM-GWI, FCCM-MAPRISA, FCCM-OQ, FCCM-SEARAIL.- Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab; FERRONET.- Ferronet; FNM, FCCM-FNM, NDM.- Ferrocarriles Nacionales de México; FSRR.-Ferroarr; FXE.- Ferrocarril Mexicano; GATX.- General American Marks Company; GE.- General Electric; GREENBRIER.- Greenbrier Leasing Corporation; INDUSTRIA QUIMICA DEL ITSMO.-Industria Química del Istmo; MAQUINARIA.- Maquinaria de Vía; NA.-No aplica; PARTICULAR.-Particular; RIO GRANDE.- Rio Grande; THE ANDERSONS.- The Anderson; TTX.-TTX Company; UP.- Union Pacific Railroad Company.

Se aclara que de las 570 unidades de FNM, se le entregaron 118 a FNM en liquidación, quien a través de la SHCP, las licitó para ser chatarreadas.

Se precisa que en el apartado de anexos del informe, se incluye el archivo general que contiene la base de datos de las 1,141 unidades de arrastre y equipo motriz encontradas en las diversas líneas de Chiapas y del Mayab; de dicho universo, se discriminan las 444 unidades propiedad de Chiapas Mayab; las 281 unidades propiedad de Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación (FNM en Liquidación) y, a su vez de este grupo de unidades propiedad de FNM en



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Liquidación se identifican las 118 unidades que se le entregaron para ser chatarradas.

En cuanto al equipo de transporte terrestre, camiones y camionetas, se recibieron 29 unidades de las cuales el FIT únicamente utilizó 15 debido a que los 14 restantes se encontraban en condiciones inoperantes.

Actualmente se tienen en operación 12 vehículos, debido a que 2 se encuentran fuera de servicio ya que su reparación es incosteable y uno más fue dado de baja; a continuación se presenta el detalle de estos equipos, indicándose el estatus que guardan a la fecha.

Equipo en circulación

MARCA	SERIE	LÍNEA	SUBLÍNEA	MODELO	PLACA ORIGINAL	PLACA NUEVA
FORD	3FDXF46SXX MA35256	F 450	XL H.R.	1999	YN-20490	XJ-46208
FORD	3FDXF46SXY MA71921	F 450	XL H.R.	2000	YN-20488	XJ-46203
FORD	3FELF46F37M A12410	F 450	XL	2007	YN-65629	XJ-46546
FORD	3FELF46F77M A16203	F 450	XL	2007	YN-66938	XJ-46545
FORD	3FELF46F77M A12930	F 450	XL	2007	YN-65627	XJ-46211
FORD	3FELF46F57M A12909	F 450	XL	2007	YN-65628	XJ-46205
FORD	3FELF46F07M A12929	F 450	XL	2007	YN-65173	XJ-46209
FORD	3FTEF17W1Y MA39094	F 250	PICK UP H.R.	2000	YN-20502	XJ-46204
FORD	3FTEF17W71M A01214	F 250	PICK UP H.R.	2001	YN-20499	XJ-46202
FORD	9BFBT32N227 830704	COURI ER	CAMIONET A	2002	YN-35229	XJ-46544
FORD	3FELF46F87M A16260	F 450	XL H.R.	2007	YN-65180	XJ-46548
FORD	3FTDF17W1X MA43351	F-250	PICK UP XL	1999	YN-20500	XJ-46210

Equipo con baja, fuera de servicio o fuera de circulación:

MARCA	PLACA ORIGINAL	PLACA NUEVA	SERIE	LÍNEA	SUBLÍNEA	AÑO	STATUS
FORD	YN-4624	YN-65961	3FELF46F17W1Y 830704	F 450	XL H.R.	2007	FUERA DE SERVICIO
FORD	YN-20497	YN-65934	3FDX46S17W1Y MA71921	F 450	XL H.R.	2000	FUERA DE SERVICIO
FORD	YN-20517	YN-65935	1FTDR14C219A36771	RANGER	PICKUP	2001	DAÑO SOBAJA
FORD	YN-20499	SIN PLACA	3FDX46S1000A23185	F 450	XL H.R.	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20519	SIN PLACA	3FDX46S1000A23192	F 450	XL H.R.	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20506	SIN PLACA	3FDX46S1000A23181	F 450	XL H.R.	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20494	SIN PLACA	3FDX46S17W1Y MA71921	F 450	XL H.R.	2000	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20492	SIN PLACA	3FDX46S1000A23201	F 450	XL H.R.	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20494	SIN PLACA	3FDX46S1000A23205	F 450	XL H.R.	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20492	SIN PLACA	3FDX46S1000A23207	F 450	XL	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20496	SIN PLACA	3FDX46S1000A23202	F 450	XL	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20514	SIN PLACA	3FDX17W17W1Y MA71921	PICKUP		1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-18805	SIN PLACA	3FTDF17W17W1Y MA71921	PICKUP		2000	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20495	SIN PLACA	3FDX46S1000A23173	F 450	XL	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20507	SIN PLACA	3FDX46S1000A23174	F 450	XL	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
FORD	YN-20503	SIN PLACA	3FDX17W17W1Y MA71921	F 450	XL H.R.	1999	NO UTILIZADA POR BLPI
CHEVROLET	Y00-1292	SIN PLACA	3GCEC26520240236	SU-2.0 40	SU-2.0 AN	1999	NO UTILIZADA POR BLPI



12.11.7 Programa Especial de Mejora de la Gestión en la Administración Pública Federal 2008-2011.

En el período 2008-2009 respecto a los puntos: Trámites y servicios públicos de calidad y participación ciudadana, no le son aplicables a la Entidad.

En los temas:

Sistema de Desregulación.

Se determinó que la Entidad no tiene imperio de ley, por lo que no proporciona trámites que deban ser sometidos a desregulación.

Gobierno Digital.

Se implementó el proyecto de semáforos ferroviarios, el cual permite realizar las maniobras con mayor agilidad y en menor tiempo.

Mejora Regulatoria Interna.

Se revisó y clasificó la normatividad de la Entidad, en la cual se determinó que 30 normas jurídicas eran las que principalmente le aplicaban al FIT, clasificándolas de mayor a menor rango.

Racionalización de Estructuras

Se realizó un análisis de la estructura organizacional, a través del cual se determinó que el área sustantiva se integra con 65 empleados/as con un presupuesto asignado de \$17.1 millones y en el área administrativa conformada con 32 empleados/as con una asignación presupuestal de \$11.2 millones, concluyéndose con este análisis que el área administrativa no estaba sobre representada.

Es importante resaltar que este “sistema” se precisó en el apartado de Recursos Humanos.

Procesos eficientes:

Se realizó el análisis de los procesos principales de la Entidad: derechos de paso y piso; compras – pagos; contratación y separación del cargo; planeación y ejecución de los ingresos y egresos; planeación, ejecución y supervisión de obra pública, determinándose por la Secretaría de la Función Pública que el proceso de



derechos de paso y piso se analizaría y si era el caso, se determinarían las mejoras. Es importante resaltar que este rubro se venía informando en el tema denominado “sistemas”, dándole continuidad por instrucciones de la SFP, a través del registro de proyectos institucionales que se empezaron a desarrollar a partir del año 2010.

En 2010 se realizaron los siguientes Proyectos:

Proyecto: Ampliación del puente ferroviario denominado “Agua Dulce” ubicado en el km. 182+450 en la Costa de Chiapas.

Se evitaron inundaciones en tres poblaciones vecinas: Ejido Josefa Ortiz de Domínguez, Estación Esmeralda y Colonia Nueva Palo Blanco; la ciudadanía no sufrió pérdidas en sus bienes como son casa habitación, parcelas y por ende en las cosechas. Asimismo se evitó el estancamiento de agua evitando focos de infección y surgimiento de epidemias como son: dengue, tifoidea, hepatitis A, y otras enfermedades gastrointestinales, etc.

Proyecto: Construcción de un libramiento ferroviario en la Ciudad de Tapachula, Chiapas.

Se reactivó el transporte de carga por ferrocarril, al tiempo que se redujo el tiempo necesario para transportar carga por dicho medio de transporte. Con la construcción de este libramiento, se disminuyó el riesgo de accidentes por el tránsito de productos peligrosos a través de la zona urbana de la localidad.

Regulación base cero a través de Comité de Reemisión Normativa.

Se revisó y clasificó la normatividad sustantiva para determinar su eliminación o fusión.

Regulación base cero administrativa FIT.

Se eliminaron 14 disposiciones administrativas emitidas por esta Entidad y se realizó la difusión y la capacitación en materia de los 9 Manuales Generales de Administración.

En el año 2011 se realizaron los siguientes Proyectos:

Proyecto Mejora del Proceso de Facturación de Servicios



Se concretó la base de datos para el control de la facturación, lo que permitió una recuperación de la cartera vencida al eficientar este proceso; se obtuvo un ahorro de recursos en la ejecución del proceso, así como una cobranza más expedita. En la actualidad, intervienen tres servidores públicos con los siguientes cargos: una Gerente y dos Jefes de Departamento, lo que representa una reducción de: \$372,000.00 (-30.4%)

El contar con la Base de Datos, permite el establecimiento de controles para conocer de manera oportuna y detallada la facturación de cada uno de los clientes a los que se les proporcionan servicios de flete, permitiendo:

- La medición de los tiempos necesarios para efectuar la cobranza por los servicios proporcionados.
- Actualización de los auxiliares de cada cliente.
- Cruce de facturas contra las guías para detectar si existe facturación pendiente de generar.

En el 2012 en la base de datos de facturación, se han registrado 746 facturas al 30 de septiembre de 2012, por un monto de \$108.9 millones, a las cuales se les dio un adecuado seguimiento en esta base de datos, lo cual ha permitido un eficaz cobro a los clientes.

En el período enero-septiembre de 2012 se realizó el siguiente proyecto:

Implementación del Sistema de Correspondencia y Control de Gestión de Expedientes.

A este proyecto se le está dando puntual seguimiento en la Plataforma Tecnológica del Sistema de Administración del Programa de Mejora de la Gestión (SAPMG); la implementación de este sistema permitirá registrar, controlar y administrar toda la correspondencia oficial, externa e interna que se recibe y atiende en la Entidad, estableciendo la responsabilidad en cada unidad administrativa para el cumplimiento de los lineamientos del Instituto Federal de Acceso a la Información.

El sistema administra la mensajería entrante y saliente de la Entidad, por medio de un entorno gráfico desarrollado en C#, alojando los datos en una Base de Datos desarrollada en MySQL. El acceso al sistema se hace por medio de una autenticación Usuario–Contraseña, al acceder al sistema el Usuario tiene la posibilidad (Dependiendo de la Jerarquía de Usuarios), de: añadir nuevos registros

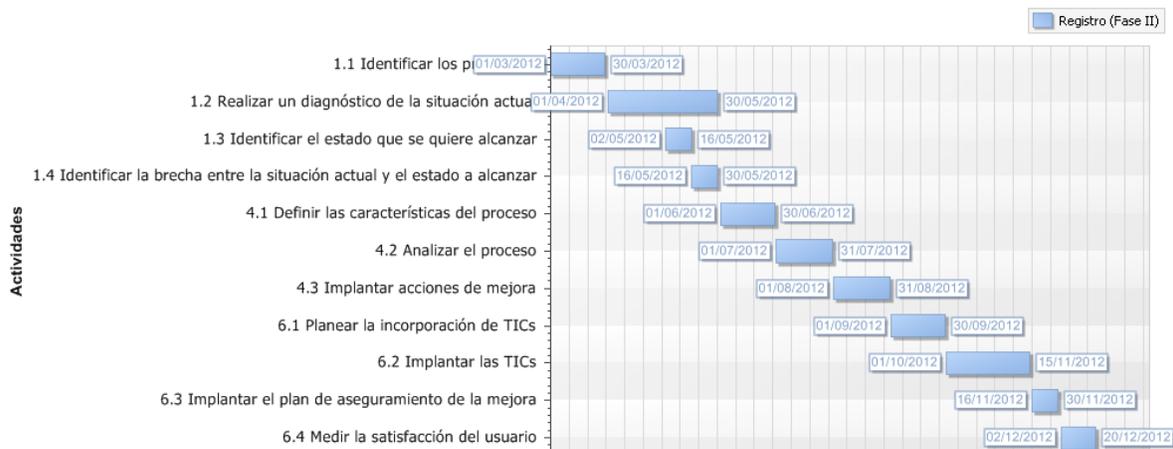


de ingresos y egresos de mensajería, modificar los registros de ingresos y egresos de mensajería, consultar registros de ingresos y egresos de mensajería, administrar usuarios existentes.

La información recopilada será la siguiente: identificador de la operación (ID), asunto, tipo de operación (registro de ingreso o egreso), destinatario /remitente, medio del envío, fecha de registro de la operación, usuario que registró la operación, fecha de modificación del registro, área y/o usuario encargada de su atención, seguimiento y atención del registro, expediente del asunto atendido.

Cronograma de actividades para la implantación del Proyecto del Sistema de Correspondencia y Control de Gestión de Expedientes.

Registro (Fase II)



12.11.8 Programa Nacional de Rendición de Cuentas, Transparencia y Combate a la Corrupción 2008-2012.

a) Transparencia Focalizada.

2008.- Se aplicaron los criterios para identificar la información socialmente útil o focalizada de la Entidad, determinándose lo relativo al presupuesto y el servicio de derechos de paso y piso.

2009.- La Comisión Intersecretarial para la Transparencia y Combate a la Corrupción, evaluó la calidad de la Información publicada en el sitio web de la Entidad, obteniendo una calificación de 10.



2010.- Se requirió la matriz para identificar y difundir nueva información socialmente útil o focalizada, en la cual se concluyó que la Entidad actualizaría la información de derechos de paso y de piso y se presentaría lo correspondiente a la conservación y mantenimiento a las vías férreas.

2011.- La información socialmente útil o focalizada se presentó en un formato más comprensible y en lenguaje ciudadano, al tiempo que se homologó la sección de transparencia en el portal de la Entidad.

2012 La Entidad atendió este tema de acuerdo a la guía emitida por la Secretaría de la Función Pública. Adicionalmente se modificó la bienvenida al portal.

La información relativa a Derechos de Paso y de Piso, y los trabajos de mantenimiento y rehabilitación de la vía férrea se actualizaron al tercer trimestre de 2012, y se concluyó una liga para ver mediante gráficas estos temas; se incorporó una liga para ver los datos abiertos que muestran los contratos y pedidos de adquisiciones de Materiales y Contratación de Obra Pública, que complementan la información socialmente útil o focalizada de la Entidad.

b) Participación Ciudadana.

Este tema no le aplica a la Entidad, dado que no cuenta con trámites o servicios dirigidos a la ciudadanía de manera directa. No obstante, se colocó cada año (2009, 2010 y 2011) el Link invitando a la sociedad civil a participar y enviando correos a los posibles interesados en participar en un ejercicio de rendición de cuentas, sin obtener respuesta a este tema.

En 2012 la Entidad informó a la Secretaría de la Función Pública que este tema no le aplicó para la formulación del Ejercicio de Rendición de Cuentas a la Sociedad, en virtud de no contar con programas que impliquen la asignación de apoyos económicos para cualquier fin de personas físicas o morales no gubernamentales.

c) Cultura de la Legalidad.

La Entidad ha mantenido una permanente difusión de los valores éticos con los que se debe actuar como servidores públicos que laboramos en este Ferrocarril, a través de cursos como: valores, derechos humanos,



introducción a las leyes de género y una constante proyección de cápsulas de cine minutos realizados por la Secretaria de la Función Pública en las reuniones y eventos convocados por la Entidad. Asimismo se realiza permanentemente la difusión del Código de Conducta a través de la intranet y página web, el cual esta apegado al Código de Ética de la Administración Pública Federal y su actualización incluye los principios de equidad de género.

También se aplicaron los dos cuestionarios de cultura institucional con perspectiva de género, los cuales han generado programas de acciones de mejora que han permitido mayor difusión de la cultura de la legalidad, equidad de género y un excelente clima laboral.

En 2012 se elaboró el diagnóstico con base a los resultados del segundo cuestionario de cultura institucional con perspectiva de género, se firmó el acuerdo de la Agenda de Compromisos Sectoriales de Cultura Institucional con el Instituto Nacional de las Mujeres, se capacitó en línea a la titular del Departamento Jurídico en materia de “Hostigamiento y Acoso Sexual,” se registro el Plan de Acción del FIT 2013-2018, en la plataforma tecnológica desarrollada por el Instituto Nacional de las Mujeres en los siguientes factores: Política Nacional y Deberes Institucionales, Clima Laboral, Selección de Personal, Salarios y Prestaciones, Promoción Vertical y Horizontal, Capacitación y Formación Profesional, Corresponsabilidad entre la Vida Laboral, Familiar, Personal e Institucional y Hostigamiento y Acoso Sexual.

d) Blindaje Electoral.

La Entidad ha implementado cada una de las acciones que ha emitido la Comisión Intersecretarial para la Transparencia y Combate a la Corrupción en los periodos electorales que han aplicado a la Entidad, destacando el monitoreo del personal, el uso del parque vehicular, uso de inmuebles, maquinas y equipos, se ha capacitado al personal sobre la guía de responsabilidades administrativas y elecciones y el ABC de los servidores públicos, de forma virtual y presencial, entregándose este material en forma física y electrónica al personal que labora en esta Entidad.

Se mantiene permanentemente buzones y la difusión de los medios de denuncia, en los cuales a la fecha no se ha captado denuncia alguna.

En el período enero- junio de 2012 se continuó con las acciones de blindaje electoral resaltando la capacitación a 55 servidores públicos, con



el curso integral de blindaje electoral 2012 el cual se realizó en línea y fue impartido por la FEPADE.

El 4 de julio se envió el informe de Consolidación de las Acciones de Blindaje Electoral “Proceso Electoral 2011-2012”, a través del oficio No. SAF.CLM-57-2012 a la Unidad de Enlace para la Transparencia y Acceso a la Información Pública de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

e) Mejora Sitios Web.

Las calificaciones obtenidas en 2009, 2010 y 2011 promedian en general una calificación de 9.7. El sitio web de la Entidad se ha desarrollado en apego a las plantillas emitidas por la presidencia de la república y se ha mantenido la actualización en la arquitectura de información, imagen institucional, tecnología, accesibilidad, calidad en el servicio, calidad de contenidos y experiencia del usuario.

En 2012 la Entidad implementó puntualmente cada una de las acciones que emitió el Sistema de Internet de la Presidencia de la República, en los siguientes rubros: mecanismos de búsqueda, mapa del sitio, optimización de programas de búsqueda, plantilla homologada, uniformidad de estilo, accesibilidad web, peso por página, enlaces rotos, validación HTML y CSS, disponibilidad de sitio, compatibilidad con navegadores, Interoperabilidad de datos abiertos, mecanismos de contacto, políticas de privacidad y seguridad de datos personales, estadísticas del sitio, versión en inglés, transparencia, versión móvil del sitio redes sociales, encuesta de satisfacción, obteniendo una calificación de 10.

f) Programas Sectoriales.

Este tema no le aplicó a la Entidad por no ser una dependencia cabeza de sector. En el 2012 se colocó en la página web de la Entidad en el apartado de transparencia un sub menú denominado “Programas del Plan Nacional de Desarrollo, el cual se liga al programa que rige a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a los informes anuales de seguimiento.

g) Resultados de Instituciones Específicas.

Hasta 2011 no le aplicó a la Entidad la atención a acciones específicas dentro del Programa Nacional de Rendición de Cuentas Transparencia y



Combate a la Corrupción, por lo que no se establecieron líneas de acción e indicadores de resultados que estableciera responsabilidad específica.

En 2012 se incorporó este tema en el Programa Nacional de Rendición de Cuentas y Combate a la Corrupción, publicando los lineamientos generales para el establecimiento de acciones permanentes que aseguren la integridad y el comportamiento ético de los servidores públicos en el desempeño de sus empleos, cargos o comisiones, a los cuales se les está dando seguimiento, como es la creación del Comité de Ética, el cual actualizó al Código de Conducta de la Entidad y emitió el Plan de Trabajo 2012, indicadores y el método de valuación del Código de Conducta del FIT.

h) Informe de Rendición de Cuentas 2012.

Se han elaborado los Informes de la primera, segunda y tercera etapa de Rendición de Cuentas y Combate a la Corrupción 2006-2012, en apego a los lineamientos para la formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012, publicando los Informes en la página web y en el Portal de Obligaciones (POT) de la Entidad.

12.11.9 Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En relación con la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental por el periodo comprendido de diciembre de 2006 al 30 de junio de 2012.

a) Obligaciones de transparencia

En cumplimiento de lo que establece el artículo 7° de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental (LFTAIPG), desde diciembre de 2006 a diciembre de 2011, así como de enero a noviembre de 2012 se ha puesto a disposición del público, a través del Portal de Obligaciones de Transparencia (POT) en el sitio de internet de la entidad, la información generada por la propia entidad, misma que se actualiza en forma trimestral.



b) Unidad De Enlace

De acuerdo a lo que señala el artículo 28 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, la Entidad cuenta con una Unidad de Enlace, área responsable de vigilar que se actualice el Portal de Obligaciones de Transparencia de acuerdo con lo que previene el artículo 7° de la citada ley.

Asimismo, recibió y dio trámite a las solicitudes de acceso a la información, a través del Sistema SISI-INFOMEX, y auxilió, en su caso, a los particulares en la elaboración de las mismas. A continuación se detalla el número de solicitudes que la Entidad recibió y atendió de acuerdo con lo que establecen los artículos 40 al 48 de la LFTAIPG, en los siguientes períodos:

Ejercicio Presupuestal	No. de solicitudes recibidas y atendidas
Diciembre de 2006	0
2007	29
2008	30
2009	38
2010	33
2011	40

Ejercicio Presupuestal 2012	No. de solicitudes recibidas y atendidas
Enero-Junio	17
Julio-Octubre	12

De acuerdo con lo que indica el artículo 39 de la citada Ley, se enviaron al IFAI los datos anuales y semestrales (IFAI-FIC), sobre el Acceso a la Información, a fin de que el Instituto integrara el Informe que rinde anualmente al H. Congreso de la Unión, sobre el acceso a la Información.

Los resultados de las evaluaciones realizadas por el Instituto Federal de Acceso a la Información y Protección de Datos Personales a la Entidad, en los indicadores relativos a: Respuesta a Solicitudes de Información (RSI); Indicador Obligaciones de Transparencia (ODT) e Indicador de Atención prestada por la Unidad de Enlace (AUE):



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

IND	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Recomendaciones atendidas
ODT	100	90.95	83.21	84.60	98.75	91.85	Recomendaciones relativas a la Fracción III Directorio; Fracción XIII Contrataciones; Fracción XIV Marco Normativo.
AUE	95.3	92.5	98.75	98.15	95.4	98.5	No se tuvieron Recomendaciones que atender.
A3C	--	--	--	--	--	--	No se tuvieron casos que evaluar.
RSI				90.93	95.79	97.23	Que la información sea legible; que los documentos contengan los requisitos normativos que se establece en el artículo 3 de la Ley de Procedimientos Administrativos; que se entregue completa

IND.	2012 Ene-Jun	Recomendaciones atendidas
ODT	92.09	Recomendaciones relativas a la Fracción III Directorio; Fracción XIII Contrataciones; Fracción XIV Marco Normativo.
AUE	9.75	Recomendaciones sobre la infraestructura de la Unidad de Enlace.
A3C	--	No se tuvieron casos que evaluar
RSI	100	No se tuvieron recomendaciones

En el período de julio a noviembre de 2012 no se han generado recomendaciones ya que son emitidas de manera trimestral, por lo que el siguiente reporte sería en enero de 2013.

c) Comité de Información:

El Comité de Información llevó a cabo sesiones ordinarias y extraordinarias, mediante las cuales coordinó y supervisó todas aquellas acciones en la entidad, tendientes al cumplimiento de la normatividad en materia de



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

transparencia. A continuación se detalla el número de sesiones celebradas en el periodo de 2006 a 2011:

Año	Sesiones ordinarias	Sesiones Extraordinarias
2006	0	0
2007	3	5
2008	6	3
2009	8	2
2010	8	1
2011	8	1

En el periodo de diciembre de 2006 a 2011 el Órgano Interno de Control realizó 5 auditorías de Evaluación y Seguimiento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asimismo, en el período enero-junio de 2012 se realizaron 4 sesiones ordinarias y de julio a octubre de 2012 se realizaron 3 sesiones ordinarias y ninguna extraordinaria.

d) Registro de índices de Expedientes Reservados

Se publicó el Índice de Expedientes Reservados mediante el Sistema Electrónico que para ese efecto ha puesto en marcha el IFAI. En el primer semestre de 2012 las unidades administrativas mantienen actualizado dicho índice, previa aprobación del Comité de Información como lo marca la Ley el cual no reporta cambios al mes de octubre de 2012.

e) Protección de Datos Personales

Se cuenta con el Documento de Seguridad de datos personales en las áreas de Recursos Humanos, Adquisiciones y Obra Pública mediante el cual se establecen los Criterios específicos sobre el manejo, mantenimiento, seguridad y protección de los sistemas de datos personales de la entidad, de acuerdo con lo que estipulan los Lineamientos de Protección de Datos Personales. Asimismo, se informa semestralmente al IFAI a través del “Sistema Persona”, sobre las transmisiones que realizan las Unidades Administrativas de la entidad de los datos personales que tienen bajo su custodia en los expedientes de archivo.

f) Organización de Archivos



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

Por lo que se refiere a este rubro, la entidad ha elaborado los Criterios específicos para la organización y conservación del archivo de la entidad. Se tienen publicados y actualizados en el Portal de Obligaciones de Transparencia de la página web de la entidad, los instrumentos de control de archivos como son: Cuadro de Clasificación de Archivo; Catálogo de Disposición Documental, Guía Simple de Archivo e Inventario General.

12.11.10 Observaciones de Auditoría de las Instancias de Fiscalización en Proceso de Atención.

Número y porcentaje de observaciones de auditorías en proceso de atención al 31 de diciembre de 2011 determinadas por instancia fiscalizadora, clasificadas por rubro de gasto auditado.

ID	RUBRO AUDITADO	OBSERVACIONES EN PROCESO AL 31-DIC-2011										
		OIC		AG		AEXT		ASF		TESOFE		TOTAL
		No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	
100	Recursos Humanos	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
210	Adquisiciones y arrendamiento de servicios	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2
220	Almacenes e Inventarios de Bienes de Consumo	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
230	Obras Públicas	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1
240	Inventario y Activos Fijos	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
260	Producción	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
310	Presupuesto-Gasto de Inversión	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
320	Ingresos	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1
330	Disponibilidades	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
340	Pasivos	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
350	Presupuesto-Gasto corriente Fondos y Fideicomisos no considerados	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2
370	Entidades Paraestatales, Mandatos o Contratos Análogos	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
400	Sistema de Información y Registro	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1
610	Créditos Externos	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
700	Actividades Específicas Institucionales	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
710	Proceso de Desincorporación de la Entidad	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
800	Al desempeño	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
810	Unidades Administrativas, Sucursales, Regionales o Delegaciones y Programas Institucionales	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
	Cuentas Públicas	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
	TOTAL #	7	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	7
												100%

Número y porcentaje de observaciones de auditorías en proceso de atención al 31 de diciembre de 2011, determinadas por instancias fiscalizadoras y clasificadas por rubro de gasto auditado.



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

ID	RUBRO AUDITADO	OBSERVACIONES										OBSERVACIONES EN PROCESO						
		SALDO INICIAL			DETERMINADAS			ATENDIDAS				SALDO FINAL 31-12-11						
		01-12-06			01-12-08 A 31-12-11			01-12-08 A 31-12-11				OIC		ASP		A EXT		TO
		OIC	ASP	Ab.	OIC	ASP	Ab.	OIC	ASP	Ab.	No.	%	No.	%	#	%		
100	Recursos Humanos	1			7			8			0	0%	0	0%	0	0%	0	
210	Adquisiciones y arrendamiento de servicios	2			10			11			2	100%	0	0%	0	0%	2	
220	Almacenes e inventarios de Bienes de Consumo	0			8			8			0	0%	0	0%	0	0%	0	
230	Obra Pública	1			15			15			1	100%	0	0%	0	0%	1	
240	Inventario y Activos Fijos	0			2			2			0	0%	0	0%	0	0%	0	
260	Producción										0	0%	0	0%	0	0%	0	
310	Presupuesto-Gasto de Inversión										0	0%	0	0%	0	0%	0	
320	Ingresos	0			2			1			1	100%	0	0%	0	0%	1	
330	Disponibilidades										0	0%	0	0%	0	0%	0	
340	Pasivos	0			2			2			0	0%	0	0%	0	0%	0	
350	Presupuesto-Gasto corriente	0			7			5			2	100%	0	0%	0	0%	2	
370	Fondos y Rubricaciones no consideradas Entidades - Paraestatales, Mandatos o Contratos Análogos										0	0%	0	0%	0	0%	0	
400	Sistema de Información y Registro	1			8			8			1	100%	0	0%	0	0%	1	
610	Créditos Externos										0	0%	0	0%	0	0%	0	
700	Actividades Específicas Institucionales										0	0%	0	0%	0	0%	0	
800	Al desempeño	0			14			14			0	0%	0	0%	0	0%	0	
810	Unidades Administrativas, Sucursales, Regionales o Delegaciones y Programas Interinstitucionales										0	0%	0	0%	0	0%	0	
	Carta de Observaciones Definitiva			1			20			21	0	0%	0	0%	0	0%	0	
	Cuenta Pública										0	0%	0	0%	0	0%	0	
	TOTAL#	8	8	1	73	8	20	72	8	21	7	100%	8	8%	8	8%	7	
	TOTAL%	8%	8%	1%	78%	8%	22%	77%	8%	22%	100%	8%	8%	8%	8%	8%	7%	

Número y porcentaje de observaciones de auditorías en proceso de atención al 30-jun-12, determinadas por cada instancia fiscalizadora, clasificadas por rubro auditado.

ID	RUBRO AUDITADO	OBSERVACIONES EN PROCESO AL 30-JUN-2012										
		OIC		AG		AEXT		UCAOP		TESOFE		TOTAL
		No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	
100	Recursos Humanos	0		0		0		0		0		0
210	Adquisiciones y arrendamiento de servicios	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2
220	Almacenes e inventarios de Bienes de Consumo	0		0		0		0		0		0
230	Obra Pública	3	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3
240	Inventario y Activos Fijos	0		0		0		0		0		0
260	Producción	0		0		0		0		0		0
310	Presupuesto-Gasto de Inversión	0		0		0		0		0		0
320	Ingresos	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1
330	Disponibilidades	0		0		0		0		0		0
340	Pasivos	0		0		0		0		0		0
350	Presupuesto-Gasto corriente	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1
370	Paraestatales, Mandatos o Contratos Análogos	0		0		0		0		0		0
400	Sistema de Información y Registro	0		0		0		0		0		0
610	Créditos Externos	0		0		0		0		0		0
700	Actividades Específicas Institucionales	0		0		0		0		0		0
710	Proceso de Desincorporación de la Entidad	0		0		0		0		0		0
800	Al desempeño	0		0		0		0		0		0
810	Unidades Administrativas, Sucursales, Regionales o Delegaciones y Programas Interinstitucionales	0		0		0		0		0		0
	Carta de Observaciones Definitiva	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0%	2
	Informe de la Unidad de Control y Auditoría a Obra Pública	0	0%	0	0%		0%	1	100%	0	0%	1
	Cuenta Pública	0		0		0		0		0		0

Número y porcentaje de observaciones de auditorías en proceso de atención al 30-jun-12 determinadas por cada instancia fiscalizadora, clasificadas por rubro auditado.



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

ID	RUBRO AUDITADO	OBSERVACIONES									OBSERVACIONES EN PROCESO					
		SALDO INICIAL			DETERMINADAS			ATENDIDAS			SALDO FINAL 30-06-12					
		01-12-06			01-12-06 A 30-06-12			01-12-06 A 30-06-12			OIC		UCAOP		A EXT	TG
		OIC	UCAOP	AE	OIC	UCAOP	AE	OIC	UCAOP	AE	No.	%	No.	%	#	
100	Recursos Humanos	1			7			8			0		0	0	0	0
210	Adquisiciones y arrendamiento de servicios	3			11			12			2	100%	0	0%	0	0%
220	Almacenes e inventarios de Bienes de Consumo	0			6			6			0		0	0	0	0
230	Obra Pública	1			17			15			3	100%	0	0%	0	0%
240	Inventario y Activos Fijos	0			2			2			0		0	0	0	0
260	Producción										0		0	0	0	0
310	Presupuesto-Gasto de Inversión										0		0	0	0	0
320	Ingresos	0			4			3			1	100%	0	0%	0	0%
330	Disponibilidades										0		0	0	0	0
340	Pasivos	0			2			2			0		0	0	0	0
350	Presupuesto-Gasto corriente	0			7			6			1	100%	0	0%	0	0%
370	Fondos y Fideicomisos no considerados Entidades Paraestatales, Mandatos o Contratos Análogos										0		0	0	0	0
400	Sistema de Información y Registro	1			8			9			0		0	0	0	0
610	Créditos Externos										0		0	0	0	0
700	Actividades Específicas Institucionales										0		0	0	0	0
800	Al desempeño	0			14			14			0		0	0	0	0
810	Unidades Administrativas, Sucursales, Regionales o Delegaciones y Programas Interinstitucionales										0		0	0	0	0
	Carta de Observaciones definitiva			1			22			21	0		0	2	2	2
	Informe de la Unidad de Control y Auditoría a Obra Pública					1					0		1	0	0	1
	Cuenta Pública										0		0	0	0	0
	TOTAL #	6	0	1	78	1	22	77	0	21	7	70%	1	10%	2	20%
	TOTAL %	86%	0%		77%	1%		79%	0%		70%		10%		20%	100%

Número y porcentaje de observaciones de auditorías en proceso de atención al 30-sep-12 determinadas por cada instancia fiscalizadora, clasificadas por rubro auditado.

ID	RUBRO AUDITADO	OBSERVACIONES EN PROCESO AL 30-SEP-2012										TOTAL
		OIC		AG		AEXT		UCAOP		TESOFE		
		No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	
100	Recursos Humanos	0		0		0		0		0		0
210	Adquisiciones y arrendamiento de servicios	0		0		0		0		0		0
220	Almacenes e inventarios de Bienes de Consumo	0		0		0		0		0		0
230	Obra Pública	1	100%	0		0		0		0		1
240	Inventario y Activos Fijos	0		0		0		0		0		0
260	Producción	0		0		0		0		0		0
310	Presupuesto-Gasto de Inversión	0		0		0		0		0		0
320	Ingresos	1	100%	0		0		0		0		1
330	Disponibilidades	0		0		0		0		0		0
340	Pasivos	0		0		0		0		0		0
350	Presupuesto-Gasto corriente	1	100%	0		0		0		0		1
370	Paraestatales, Mandatos o Contratos Análogos	0		0		0		0		0		0
400	Sistema de Información y Registro	0		0		0		0		0		0
610	Créditos Externos	0		0		0		0		0		0
700	Actividades Específicas Institucionales	0		0		0		0		0		0
710	Proceso de Desincorporación de la Entidad	0		0		0		0		0		0
800	Al desempeño	0		0		0		0		0		0
810	Unidades Administrativas, Sucursales, Regionales o Delegaciones y Programas Interinstitucionales	0		0		0		0		0		0
	Carta de Observaciones Definitiva de 2011	0		0		1	100%	0		0		1
	Informe de la Unidad de Control y Auditoría a Obra Pública	0		0				0%		1		1
	Cuenta Pública	0		0		0		0		0		0
	TOTAL #	3	60%	0	0%	1	20%	1	20%	0	0%	5



Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 – 2012.

ID	RUBRO AUDITADO	OBSERVACIONES									OBSERVACIONES EN PROCESO						
		SALDO INICIAL			DETERMINADAS			ATENDIDAS			SALDO FINAL 30-09-12						
		01-12-06			01-12-06 A 30-09-12			01-12-06 A 30-09-12			OIC		UCAOP		A EXT		TG
		OIC	UCAOP	AE	OIC	UCAOP	AE	OIC	UCAOP	AE	No.	%	No.	%	#	%	
100	Recursos Humanos	1			7			8			0	0	0	0	0	0	
210	Adquisiciones y arrendamiento de servicios	3			11			14			0	0	0	0	0		
220	Almacenes e inventarios de Bienes de Consumo	0			6			6			0	0	0	0	0		
230	Obra Pública	1			17			17		1	100%	0	0%	0	0%	1	
240	Inventario y Activos Fijos	0			2			2		0	0	0	0	0	0		
260	Producción									0	0	0	0	0	0		
310	Presupuesto-Gasto de inversión									0	0	0	0	0	0		
320	Ingresos	0			4			3		1	100%	0	0%	0	0%	1	
330	Disponibilidades									0	0	0	0	0	0		
340	Pasivos	0			2			2		0	0	0	0	0	0		
350	Presupuesto-Gasto corriente	0			7			6		1	100%	0	0%	0	0%	1	
370	Fondos y Fideicomisos no considerados Entidades Paraestatales, Mandatos o Contratos Análogos									0	0	0	0	0	0		
400	Sistema de Información y Registro	1			8			9		0	0	0	0	0	0		
610	Créditos Externos									0	0	0	0	0	0		
700	Actividades Específicas Institucionales									0	0	0	0	0	0		
800	Al desempeño	0			14			14		0	0	0	0	0	0		
810	Unidades Administrativas, Sucursales, Regionales o Delegaciones y Programas Interinstitucionales									0	0	0	0	0	0		
	Carta de Observaciones definitiva de 2011			1			22		22	0	0%	0	0%	1	1		
	Informe de la Unidad de Control y Auditoría a Obra Pública					1				0	0%	1	0%	0	0%	1	
	Cuenta Pública									0	0	0	0	0	0		
	TOTAL #	6	0	1	78	1	22	81	0	22	3	60%	1	20%	1	20%	5
	TOTAL %	88%	0%	14%	77%	1%	22%	79%	0%	21%	60%	20%	20%	20%	100%		

12.11.11 Proceso de Desincorporación.

Este tema como tal no aplica a la entidad; sin embargo, conviene señalar que a la fecha el FIT está a cargo temporal de la operación, conservación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab por virtud de la modalidad que le impusiera la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en agosto de 2007, a consecuencia de que dichas líneas fueran abandonadas por el titular de la concesión. En razón de lo anterior, al momento en que la SCT determine que han cesado las causas que dieron origen a la citada imposición de modalidad, todos los bienes afectos a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en estas líneas, serán devueltos a la SCT para su desincorporación nuevamente del sector público.

12.11.12 Bases o Convenios de Desempeño y Convenios de Administración por Resultados.

El FIT no tiene suscrito convenio de desempeño, dado que ni la Coordinadora de Sector ni las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de la Función Pública han determinado la necesidad de que la entidad suscriba dicho convenio, conforme lo que dispone el artículo 118 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.



12.11.13 Otros aspectos relevantes relativos a la gestión administrativa.

Como consecuencia de la imposición de modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y Mayab, se han generado situaciones de tipo laboral, contable y financiero-presupuestales, mismas que al momento en que el FIT sea relevado de esta responsabilidad, implicarán necesariamente la adopción de una serie de medidas de ajuste a los estados financieros y presupuestales, así como de presiones de gasto para hacer frente a ellas, como son las siguientes:

El FIT fue objeto de la asignación y ejercicio presupuestal de importantes sumas de recursos para la ejecución de proyectos de inversión en las líneas de Chiapas y del Mayab. Ahora bien, de acuerdo a la normatividad vigente, tales asignaciones consecuentemente se incorporaron como incremento a las Aportaciones del Gobierno Federal en los Estados Financieros correspondientes a los ejercicios fiscales en que se recibieron los citados recursos, por lo que en este sentido, al momento de que concluya la imposición de modalidad se tendrán que revertir tales registros contables.

Esto de igual manera, tendrá repercusiones o ajustes importantes en los rubros del activo, dado que al momento en que se donen o entreguen la totalidad de las obras realizadas en las líneas de Chiapas y del Mayab, se tendrán que revertir estos registros de los estados financieros.

Cabe señalar también, que el FIT fue designado por la SCT como depositario de los bienes de la Cía. de Ferrocarriles Chiapas Mayab afectos a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, por lo que de igual manera al momento en que el FIT sea relevado de esta responsabilidad, se devolverán todos estos bienes que a la fecha se tienen registrados en los estados financieros en cuentas de orden.

Un tema importante a destacar, es el relativo al pasivo laboral que se tendrá que cubrir al momento de concluir la relación laboral con los más de 400 trabajadores que a la fecha se tienen contratados para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las líneas de Chiapas y del Mayab. Sobre este asunto cabe precisar, que a la fecha ya se han realizado las gestiones necesarias ante la Secretaría de Comunicaciones y transportes, para que con sustento en lo previsto en el artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, se apoye al FIT con los recursos necesarios para dar cumplimiento a esta obligación legal. A la fecha se tiene estimado un costo aproximado de 57.0 millones de pesos



para esta obligatoriedad, que mediante Oficio núm. FIT-GBV-220-2012 de fecha 21 de mayo de 2012 se solicitó a la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal se apoye al FIT.

Es de relevancia puntualizar también, que a la fecha se encuentra pendiente la conclusión y puesta en operación del Libramiento Ferroviario de la Ciudad de Tapachula, Chis., toda vez que el Gobierno del Estado de Chiapas no ha podido liberar dos predios que inciden en la construcción del libramiento en una longitud de aproximadamente 900 metros lineales.

12.11.14 Relación de Acciones y Compromisos en proceso relevantes.

1. Conciliación de cuentas contables 2012

Se está trabajando en la cancelación o, depuración de las cuentas más antiguas, destacando principalmente el trámite de devolución del IVA, por parte de la SHCP. Es importante destacar que se contrató un Despacho en materia Fiscal, el cual esta atendiendo directamente este asunto ante autoridades del SAT.

2. Atender observaciones de los entes fiscalizadores

De las 22 observaciones en proceso al 30 de agosto, la Entidad ha solventado 3 observaciones, 2 del OIC y 1 del Auditor Externo, quedando un inventario de 19 observaciones en proceso de atención, que se integran por: 3 observaciones del OIC; 1 observaciones del Auditor Externo; 13 recomendaciones de los Comisarios; 1 observación de la Unidad de Control y Auditoría a Obra Pública, y 1 acción de mejora del OIC.

3. Reclamación de seguros

La Gerencia Comercial y de Derechos de Paso tiene registrado al mes de octubre de 2012, un inventario vigente de 222 reclamaciones por siniestros ante la aseguradora, integrados de la siguiente forma: En convenio de pago 5; en proceso de revisión por parte del ajustador 74 y 143 en proceso de integración de expedientes.



4. Atender juicios y procedimientos litigiosas promovidos en contra de la Entidad

Se están atendiendo 3 juicios agrarios, de los cuales tres se encuentran en etapa de contestación de demanda. Se tienen 8 juicios laborales, de los que 2 están en proyecto de resolución y 6 en contestación de demanda, reflejando de esta manera un avance del 60%.

5. Dar seguimiento a juicios promovidos por la Entidad

Se encuentran en proceso 6 juicios fiscales y/o administrativos, 2 en ejecución de sentencia; 4 en proceso. Se cuenta con 29 asuntos penales, de los cuales 25 se encuentran en la etapa de averiguación previa ante el ministerio público y 4 consignados en los juzgados penales (1 en Chiapas, 1 en Campeche, 1 en Veracruz y 1 en Tabasco, con un porcentaje de avance del 75%.

6. Concluir la imposición de modalidad de Chiapas Mayab

Al 25 de octubre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no le ha informado al FIT la terminación de la Imposición de Modalidad, por lo que no se ha ejecutado la entrega de las operaciones de las líneas férreas Chiapas y Mayab.

En seguimiento al oficio No. 4.3-745/12 signado por el Titular de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, a través del cual solicitó apoyo presupuestal por \$25.0 MDP para que esta Entidad esté en posibilidades de no interrumpir la operación del servicio público de transporte de carga en las Líneas férreas de Chiapas y Mayab, dando cumplimiento a la modalidad impuesta por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A de C.V; para operar explotar y mantener la infraestructura de las citadas líneas ferroviarias. En este sentido, el FIT le solicitó a su Coordinadora Sectorial la reasignación de los 25.0 MDP originales, canalizandolos al pago de combustible y a los servicios de vigilancia.

14.2 Acciones y compromisos relevantes en proceso de atención en los primeros 90 días.



Como hemos insistido, el tema de la imposición de modalidad reviste una gran importancia para el FIT por todas las implicaciones que conlleva, principalmente desde el punto de vista operativo, toda vez que debido al estado crítico en que se recibió la infraestructura ferroviaria (vías y puentes), así como el equipo tractivo y de arrastre, por el escaso o nulo mantenimiento que les aplicó la Cía. de Ferrocarriles de Chiapas y del Mayab durante el tiempo que operó la concesión, hacen prácticamente insostenible la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, tanto en la línea “FA” y “K”.

Por lo anterior, las acciones y compromisos en proceso de atención deben ser valoradas a la luz de las dos vertientes que a la fecha desarrolla el FIT; es decir como titular de una asignación (línea “Z”), y como responsable de la imposición de una modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab.

Políticas:

La visión futura es crear a partir del actual Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V., un centro logístico de operación de transporte, con trenes transfer a través del Istmo de Tehuantepec.

Promover la exportación, a través de los puertos, de productos mineros, petroquímicos y en general agropecuarios (Por el Canal de Panamá se mueven 70 millones de toneladas de esos productos al año).

Promover la unión con empresas de servicios de transporte como camión, avión y barco, para que la entidad Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec se convierta en un Centro Logístico.

Promover la participación de profesionales de logística de transporte, con la especialidad en comercio internacional, a fin de que coadyuven al desarrollo del propio Centro Logístico.

Promover la creación de unidades de mantenimiento para vías férreas propiedad de entes federales y su operación, principalmente API´s y PEMEX.

Estrategias:

Construir cien kilómetros de vías entre Medias Aguas, Ver. y Coatzacoalcos, Ver. siguiendo la margen derecha del Río Coatzacoalcos (lado oriental).



Construir un patio de vías para servicio inter y multimodal cerca de la petroquímica de Coatzacoalcos.

Desarrollar el Plan de Negocios, ofertando mantenimiento y operación de las vías interiores de las Administradoras Integrales Portuarias, así como los complejos petroquímicos propiedad de Petróleos Mexicanos iniciando con el área de Coatzacoalcos, Ver. (Pajaritos, Morelos y Cangrejera).

Crear un acuerdo de operación de trenes Tansfer entre el Puerto de Coatzacoalcos y el de Salina Cruz. La operación sería ejecutada por particulares y el mantenimiento de vía y desarrollo futuro de infraestructura por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, con una participación del 20% de los ingresos de operación.

Promover el desarrollo de Cluster de transformación de petroquímicos básicos a productos terminados en el corredor del Istmo (Principalmente derivados del etileno).

Acciones:

Todo lo anterior, contribuye a la permanencia de los habitantes del Istmo en su territorio, mediante la creación de fuentes de empleo remunerados y permanentes y con seguridad social.

Todo ello debe contribuir a hacer del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec una empresa económicamente equilibrada y este a su vez contribuye con el Gobierno Federal en la creación de Infraestructura productiva y en el otorgamiento de servicios de calidad (transporte y Logística).

Principales acciones que deben atenderse en los primeros noventa días.

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, aparte de su asignación la cual tiene como objetivo conservar la Rectoría del Estado y preservar la Soberanía Nacional en la ruta estratégica del Istmo de Tehuantepec, recibió las líneas de Chiapas y Mayab al abandono del concesionario, mediante Oficio de Imposición de Modalidad Núm. 4.3.-1081/2007 de fecha 10 de agosto de 2007, refrendado mediante el similar Núm. 4.3.-121/2009 del 28 de enero de 2010, emitidos por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dichas líneas que se encontraban en grado de deterioro crítico por falta de mantenimiento y sustitución de rieles, sufrieron además el embate del Huracán



Stan en Octubre de 2005, lo que destruyó puentes y dañó parcialmente 30 de los 240 kilómetros entre las estaciones de Tonalá y Tapachula, Chiapas.

Derivado de lo anterior el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec recibió instrucciones de la SCT para reconstruir la infraestructura dañada y dado que la Compañía de Ferrocarriles de Chiapas y Mayab (concesionaria anterior) abandonó las operaciones en julio de 2007, recibió la instrucción de rehabilitar parcialmente los 1,525 kilómetros de ambas rutas.

La reconstrucción se concluyó y la rehabilitación parcial también; sin embargo, la segunda requería continuidad en la aplicación de recursos, para garantizar la operación segura de los trenes y la permanencia del servicio público de transporte de carga ferroviaria hacia el sureste.

Por lo que las primeras acciones deben encaminarse a definir si la concesión se entregará a la Compañía de Ferrocarriles de Chiapas Mayab de nuevo o el FIT tendrá permanencia garantizada por el período que requiera la rehabilitación completa de las vías, para con ello volver a licitar las rutas con la seguridad de que las vías en buen estado le den permanencia a la empresa privada que se haga cargo de la concesión.

Una vez definido cual de las posiciones se adopte, si es la primera deberá tomarse en cuenta el Mapa de riesgos desarrollado por el FIT, a fin de que la SCT prevea los recursos para el traspaso y liquidación del personal que actualmente realiza las operaciones de las vías de Chiapas y Mayab.

Si es la segunda debe desarrollarse de inmediato el proyecto integral de rehabilitación

Además debe dotarse de recursos emergentes a la entidad para su aplicación en el mantenimiento de las vías lo cual es urgente en tramos ya definidos y que requieren de una aplicación impostergable de alrededor de 300 millones de pesos.