

## Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública

Tercer Trimestre 2026

| DATOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO | |
|---|---|
| Programa presupuestario | K019 Infraestructura ferroviaria para transporte de carga y pasajeros |
| Ramo | 7 Defensa Nacional |

**Alineación con los Programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030**

Primera Cadena de Alineación

**Programa**

7 Programa Sectorial de la Defensa Nacional 2025-2030

**Objetivo Prioritario**

6 Contribuir en la construcción de proyectos estratégicos que fortalezcan la capacidad de México para impulsar su desarrollo económico y social de manera sostenible

**Estrategia**

1 Coadyuvar en la construcción de infraestructura que tienda al desarrollo económico y social del país

**RESULTADOS**

**Unidad Responsable*:** H0M-Tren Maya, S.A. de C.V.

| INDICADORES | | | | METAS-AVANCE | |
|---|---|---|---|---|---|
| DENOMINACIÓN | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | Meta Anual Programada: | 100 |
| | | | | Meta Anual Ajustada: | 100 |
| | | | | Meta al Período | |
| | | | | Meta Ajustada al Período | 80.95 |
| Porcentaje de avance en la Adquisición de equipo tractivo y de arrastre. | Porcentaje de avance en la adquisición de equipo tractivo y de arrastre = (Unidades adquiridas/Unidades programadas) * 100 | Porcentaje | Gestión - Eficacia - Semestral | Realizado al Período: | 80.95 |
| | | | | Avance % al Período: | 100 |
| DENOMINACIÓN | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | Meta Anual Programada: | 100 |
| | | | | Meta Anual Ajustada: | 100 |
| | | | | Meta al Período | 33.96 |
| | | | | Meta Ajustada al Período | 33.96 |
| Porcentaje de avance financiero de obras ferroviarias. | Porcentaje de avance financiero de obras ferroviarias= (Avance financiero acumulado/Avance financiero programado) *100 | Porcentaje | Gestión - Eficacia - Semestral | Realizado al Período: | 122.17 |
| | | | | Avance % al Período: | 359.75 |
| DENOMINACIÓN | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | Meta Anual Programada: | 69.67 |
| | | | | Meta Anual Ajustada: | 58.82 |
| | | | | Meta al Período | |
| | | | | Meta Ajustada al Período | |
| Porcentaje de avance de obras de infraestructura de las terminales de carga | Promedio ponderado de avance de obras= Sumatoria del porcentaje de avance de las obras de infrestructura transferencia de carga/Numero de infraestructuras de transferencia de carga. | Porcentaje | Estratégico - Eficacia - Anual | Realizado al Período: | |
| | | | | Avance % al Período: | |
| DENOMINACIÓN | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | Meta Anual Programada: | 8.01 |
| | | | | Meta Anual Ajustada: | 8.01 |
| | | | | Meta al Período | |
| | | | | Meta Ajustada al Período | |
| Porcentaje de incremento en tramos ferroviarios funcionales. | Porcentaje de incremento en tramos ferroviarios funcionales= [(Km funcionales al cierre del ejercicio / Km funcionales al inicio) - 1] * 100 | Porcentaje | Estratégico - Eficacia - Anual | Realizado al Período: | |
| | | | | Avance % al Período: | |

**Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas**

***Unidad Responsable: H0M-Tren Maya, S.A. de C.V.***

| | |
|---|---|
| **Porcentaje de avance en la Adquisición de equipo tractivo y de arrastre.** | |
| **Causa:** | El avance registrado corresponde a la recepción de 51 plataformas intermodales de las 63 unidades programadas para el ejercicio, conforme al calendario de suministro previsto para el periodo reportado. |
| **Efecto:** | La incorporación de las plataformas intermodales permite avanzar en la conformación de la infraestructura y el equipamiento necesarios para la futura puesta en operación del servicio ferroviario de carga, conforme a la programación establecida. |
| **Otros Motivos:** | |
| **Porcentaje de avance financiero de obras ferroviarias.** | |
| **Causa:** | El avance financiero acumulado fue superior al programado debido a que los atrasos registrados en la ejecución de la obra y en los procesos administrativos entre los Consorcios Constructores y las Residencias de Obra ocasionaron la concentración de pagos y la reprogramación financiera durante el periodo, impactando la distribución originalmente prevista de los recursos para el ejercicio fiscal 2026. |
| **Efecto:** | El resultado registrado generó un avance financiero superior al previsto para el periodo, derivado de la concentración de pagos pendientes del ejercicio fiscal 2025 con los Consorcios Constructores y las Residencias de Obra, lo que requirió ajustar la programación financiera y la calendarización de los recursos para el resto del ejercicio fiscal, sin modificar el objetivo del proyecto. |
| **Otros Motivos:** | |
| **Porcentaje de avance de obras de infraestructura de las terminales de carga** | |
| **Causa:** | |
| **Efecto:** | |
| **Otros Motivos:** | |
| **Porcentaje de incremento en tramos ferroviarios funcionales.** | |
| **Causa:** | |
| **Efecto:** | |
| **Otros Motivos:** | |

**Justificación de ajustes a las metas**

***Unidad Responsable: H0M-Tren Maya, S.A. de C.V.***

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

**Nota:** La información contenida en el presente documento corresponde al avance de los indicadores de desempeño reportado por Tren Maya, S.A. de C.V., y se encuentra publicada en el portal oficial de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), en el apartado "Informes al Congreso de la Unión", dentro de los "Informes Trimestrales sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública".
La información presentada comprende los resultados acumulados de enero a septiembre de 2026, conforme al periodo que reporta el informe trimestral y de acuerdo con la periodicidad establecida para cada indicador de desempeño.

Elaboró
La Gerente de Programación y Evaluación Presupuestal

Lic. Rosario Castillo Cepeda

Autorizó
El Coordinador General de Finanzas

Gral. Intdte. E.M. Felipe Noé Romero Polanco



2026 año de Margarita Maza



## Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública

Tercer Trimestre 2026

| DATOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO | |
|---|---|
| Programa presupuestario | E015 Servicios Públicos de Transporte Masivo de Personas y Carga Tren Maya |
| Ramo | 7 Defensa Nacional |
| Unidad responsable * | *HOM- Tren Maya, S.A. de C.V.* |

**Alineación con los Programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030**

Primera Cadena de Alineación

**Programa**

7 Programa Sectorial de la Defensa Nacional 2025-2030

**Objetivo Prioritario**

6 Contribuir en la construcción de proyectos estratégicos que fortalezcan la capacidad de México para impulsar su desarrollo económico y social de manera sostenible

**Estrategia**

3 Mantener la supervisión en las actividades que desarrolla la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria sectorizada a Defensa Tren Maya para fortalecer la economía nacional mediante la prestación de servicios de calidad

**CLASIFICACION FUNCIONAL**

| | |
|---|---|
| Finalidad | 3-Desarrollo Económico |
| Función | 5-Transporte |
| Subfunción | 3-Transporte por Ferrocarril |
| Actividad Institucional | 11-Ferrocarriles eficientes y competitivos |

**RESULTADOS**

**NIVEL: Fin**

| INDICADORES | | | | | METAS-AVANCE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DENOMINACIÓN | OBJETIVOS | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | | |
| | | | | | Meta Anual Programada: | 1.2 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 1.04 |
| | | | | | Meta al Período | |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | |
| Tasa de crecimiento del PIB regional. | Contribuir al incremento del desarrollo económico en la región sureste. | Tasa de crecimiento del PIB regional= [(ITAEE de la región sureste en el año t/ ITAEE de la región sureste en el año t-1)-1]*100 | Porcentaje | Estratégico - Eficacia - Anual | Realizado al Período: | |
| | | | | | Avance % al Período: | |

**NIVEL: Propósito**

| INDICADORES | | | | | METAS-AVANCE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DENOMINACIÓN | OBJETIVOS | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | | |
| | | | | | Meta Anual Programada: | 66.67 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 66.67 |
| | | | | | Meta al Período | |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | |
| Tasa de variación de los usuarios del servicio de pasajeros | Los usuarios de los servicios de transporte terrestre en los estados de Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo | [(Pasajeros trasladados en Tren Maya en el período t/Pasajeros trasladados en Tren Maya en el período t-1)-1]*100 | Porcentaje | Estratégico - Eficiencia - Anual | Realizado al Período: | |
| | | | | | Avance % al Período: | |

**NIVEL: Componente**

| INDICADORES | | | | | METAS-AVANCE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DENOMINACIÓN | OBJETIVOS | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | | |
| | | | | | Meta Anual Programada: | 82.85 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 82.85 |
| | | | | | Meta al Período | 83.07 |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | 83.07 |
| Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio. | Servicio de transporte terrestre ofrecido. | Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio= (Sumatoria del Número de Viajes Logrados/Número de Viajes Programados)* 100 | Porcentaje | Estratégico - Eficiencia - Semestral | Realizado al Período: | 85.11 |
| | | | | | Avance % al Período: | 102.46 |
| DENOMINACIÓN | OBJETIVOS | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | Meta Anual Programada: | 95 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 95 |
| | | | | | Meta al Período | 45 |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | 25 |
| Porcentaje de personal capacitado que interviene en las operaciones del Sistema Ferroviario. | Personal con capacitación actualizada para la prestación del servicio terrestre. | (Personal Capacitado/Personal Programado para recibir Capacitación) * 100 | Porcentaje | Gestión - Eficacia - Semestral | Realizado al Período: | 15.5 |
| | | | | | Avance % al Período: | 62 |
| DENOMINACIÓN | OBJETIVOS | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | Meta Anual Programada: | 95 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 95 |
| | | | | | Meta al Período | 89.99 |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | 89.99 |
| Porcentaje de tramos de vía con calidad geometrica bien o aceptable | Conservación de la infraestructura de transporte terrestre realizada | Porcentaje de tramos de vía con calidad geométrica bien y aceptable= (Tramos con calidad bien y aceptable/Total de tramos | Porcentaje | Gestión - Calidad - Semestral | Realizado al Período: | 96.15 |
| | | | | | Avance % al Período: | 106.83 |

**NIVEL: Actividad**

| INDICADORES | | | | | METAS-AVANCE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DENOMINACIÓN | OBJETIVOS | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | | |
| | | | | | Meta Anual Programada: | 6 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 6 |
| | | | | | Meta al Período | 2 |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | 2 |
| Número de nuevos servicios comerciales de pasajeros. | Rutas eficientes de transporte terrestre. | Número de nuevos servicios comerciales | Servicio | Gestión - Eficacia - Semestral | Realizado al Período: | 0 |
| | | | | | Avance % al Período: | 0 |
| *DENOMINACIÓN* | *OBJETIVOS* | *MÉTODO DE CÁLCULO* | *UNIDAD DE MEDIDA* | *TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA* | *Meta Anual Programada:* | 100 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 100 |
| | | | | | Meta al Período | 75 |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | 75 |
| Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento. | Ejecución de programas de mantenimiento para la infraestructura de transporte ferroviario. | Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento= (km de vías férreas con mantenimiento / km de | Porcentaje | Gestión - Eficacia - Trimestral | Realizado al Período: | 75 |
| | | | | | Avance % al Período: | 100 |
| DENOMINACIÓN | OBJETIVOS | MÉTODO DE CÁLCULO | UNIDAD DE MEDIDA | TIPO-DIMENSIÓN-FRECUENCIA | Meta Anual Programada: | 95 |
| | | | | | Meta Anual Ajustada: | 94.88 |
| | | | | | Meta al Período | 52.94 |
| | | | | | Meta Ajustada al Período | 31.18 |
| Índice de cumplimiento del plan de capacitación. | Implementación de programas de capacitación. | (Número de personas que completaron capacitaciones/número de personas programadas para tomar capacitaciones)*100 | Porcentaje | Gestión - Eficacia - Trimestral | Realizado al Período: | 31.18 |
| | | | | | Avance % al Período: | 100.01 |





| Justificación de diferencia de avances con respecto a las metas programadas | |
|---|---|
| **Tasa de crecimiento del PIB regional.** | |
| Causa: | |
| Efecto: | |
| Otros Motivos: | |
| **Tasa de variación de los usuarios del servicio de pasajeros** | |
| Causa: | |
| Efecto: | |
| Otros Motivos: | |
| **Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio.** | |
| Causa: | La consolidación de la disponibilidad operativa de la infraestructura ferroviaria, así como la mitigación y eliminación de limitaciones temporales de velocidad, permitieron incrementar las circulaciones y optimizar la fluidez de los recorridos, logrando así un cierre superior a las proyecciones iniciales y superando la meta de viajes contemplada para el semestre. |
| Efecto: | Se logró mantener la oferta de viajes durante el primer semestre, estabilizando la Disponibilidad Global del Servicio en un nivel óptimo, generando un impacto favorable en la operación ferroviaria y garantizando la continuidad del servicio conforme a la cobertura programada. |
| Otros Motivos: | |
| **Porcentaje de personal capacitado que interviene en las operaciones del Sistema Ferroviario.** | |
| Causa: | Durante el segundo trimestre de 2026 no se concretó la contratación del proveedor encargado de impartir la capacitación para la formación de maquinistas de camino de pasajeros, requerida para el proyecto de operación del servicio ferroviario de carga. Asimismo, la impartición de dicha capacitación se encuentra condicionada a la autorización, por parte de la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI), del Reglamento Interno de Transporte del Tren Maya con los alcances para el servicio de carga, prevista para los meses de agosto a septiembre de 2026. En consecuencia, las capacitaciones fueron reprogramadas para ser impartidas por el personal responsable del servicio de AT/OT de esta Entidad, situación que impidió alcanzar la meta establecida para el periodo. |
| Efecto: | La falta de contratación del proveedor especializado y la autorización pendiente de la documentación normativa por parte de la ATTRAPI limitaron la impartición de las capacitaciones dirigidas al personal técnico ferroviario durante el periodo, lo que derivó en un avance inferior al programado y en el incumplimiento de la meta establecida. |
| Otros Motivos: | |
| **Porcentaje de tramos de vía con calidad geometrica bien o aceptable** | |
| Causa: | La Coordinación General de Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria realizó auscultaciones, recorridos de inspección geométrica, verificaciones en sitio y actividades de supervisión de la vía férrea, mediante las cuales se dio seguimiento al estado de la infraestructura y a las condiciones que inciden en su calidad.<br>Como resultado, se identificó que la mayoría de los tramos mantienen condiciones favorables para la operación ferroviaria, registrándose una proporción de tramos con calidad geométrica clasificada como "bien" o "aceptable" superior a la considerada durante la programación de la meta. |
| Efecto: | La infraestructura ferroviaria conserva condiciones geométricas adecuadas para su operación, favoreciendo la circulación segura de los trenes y la continuidad del servicio. Asimismo, las áreas que presentaron condiciones susceptibles de mejora fueron objeto de seguimiento y atención para preservar las condiciones de seguridad de la operación ferroviaria. |
| Otros Motivos: | |
| **Número de nuevos servicios comerciales de pasajeros.** | |
| Causa: | Durante el primer semestre de 2026 no fue posible implementar los nuevos servicios comerciales permanentes programados, debido a que la operación ferroviaria se mantuvo con una oferta de 20 servicios diarios, inferior a los 30 servicios considerados para la programación anual. Lo anterior obedeció a la conclusión gradual de la infraestructura ferroviaria, la disponibilidad de sistemas ferroviarios y de personal operativo, factores que limitaron la capacidad para ampliar la oferta comercial. Asimismo, la difusión de información relacionada con un presunto hundimiento en el tramo 5 del Tren Maya y el cierre temporal de la zona arqueológica de Chichén Itzá incidieron en el comportamiento de la demanda durante el periodo, por lo que se priorizó la consolidación de los servicios existentes. |
| Efecto: | No fue posible alcanzar la meta programada para el periodo en cuanto a la implementación de nuevos servicios comerciales de pasajeros permanentes, por lo que la ampliación de la oferta ferroviaria se difiere para periodos subsecuentes, conforme a la disponibilidad operativa y al avance en la consolidación del servicio. |
| Otros Motivos: | |
| **Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento.** | |
| Causa: | La Coordinación General de Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria ha realizado acciones preventivas y correctivas en los distintos tramos de la vía férrea, con el propósito de preservar las condiciones de seguridad y operatividad de la infraestructura. En los tramos 1 al 4, se atendieron incidencias y se efectuaron trabajos de mantenimiento menor de manera continua; asimismo, el 5 de agosto de 2026 se formalizó el Contrato de Obra Pública No. TM-RMSG-MANTO-1-4/2026-OP-001, cuyas actividades iniciaron el 27 de agosto de 2026, incluyendo trabajos de inspección de aparatos de cambio de vía (ACV), verificación, alineación y nivelación de vía, así como poda y deshierbe. Por su parte, en los tramos 5, 6 y 7, los trabajos de mantenimiento se realizan desde el 2 de marzo de 2026, conforme al Vigésimo Convenio Específico de Colaboración celebrado con el Agrupamiento de Ingenieros Felipe Ángeles. Estas acciones permitieron alcanzar el avance programado al tercer trimestre. |
| Efecto: | El cumplimiento de la meta contribuye a preservar las condiciones de seguridad y operatividad de la infraestructura ferroviaria. Asimismo, los recorridos diarios de inspección mediante unidades Hi Rail permiten identificar oportunamente defectos, anomalías o condiciones que pudieran afectar la circulación de los trenes, para implementar las acciones correspondientes o canalizarlas a las instancias responsables de su atención. |
| Otros Motivos: | |
| **Índice de cumplimiento del plan de capacitación.** | |
| Causa: | El número de personas que concluyeron satisfactoriamente las capacitaciones programadas durante el periodo correspondió a la meta establecida, conforme a la calendarización del Plan Anual de Capacitación. |
| Efecto: | El cumplimiento de la meta permite mantener el avance programado del Plan Anual de Capacitación y contribuye al fortalecimiento de las competencias del personal para el desarrollo de sus funciones institucionales. |
| Otros Motivos: | |

| Justificación de los ajustes a las metas | |
|---|---|
| **Tasa de crecimiento del PIB regional.** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | Contexto macroeconómico |
| Trimestres que presentaron ajustes: | 4 |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | Ajuste derivado de la actualización del ITAEE publicada por el INEGI, la cual modifica los valores base del cálculo. Se actualiza la meta para mantener la medición alineada con información oficial vigente y asegurar consistencia metodológica. |
| **Tasa de variación de los usuarios del servicio de pasajeros** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | |
| Trimestres que presentaron ajustes: | |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | |
| **Porcentaje de Disponibilidad Global del Servicio.** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | |
| Trimestres que presentaron ajustes: | |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | |
| **Porcentaje de personal capacitado que interviene en las operaciones del Sistema Ferroviario.** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | |
| Trimestres que presentaron ajustes: | |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | |
| **Porcentaje de tramos de vía con calidad geometrica bien o aceptable** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | |
| Trimestres que presentaron ajustes: | |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | |
| **Número de nuevos servicios comerciales de pasajeros.** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | |
| Trimestres que presentaron ajustes: | |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | |
| **Porcentaje de kilómetros de vías férreas que reciben mantenimiento.** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | |
| Trimestres que presentaron ajustes: | |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | |
| **Índice de cumplimiento del plan de capacitación.** | |
| Tipo de ajuste en la Meta anual: | Otros motivos (explicar en el campo de justificación) |
| Trimestres que presentaron ajustes: | 4 |
| Justificación de ajustes en la Meta anual: | Los cursos sujetos a contratación se encuentran en fase de adquisición, lo que reprograma su ejecución hacia el segundo semestre. Los cursos sin costo continúan, pero representan una proporción menor del plan. Se ajusta la meta conforme a la cobertura real y al personal disponible al corte de febrero. |

**Nota:** La información contenida en el presente documento corresponde al avance de los indicadores de desempeño reportado por Tren Maya, S.A. de C.V., y se encuentra publicada en el portal oficial de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), en el apartado "Informes al Congreso de la Unión", dentro de los "Informes Trimestrales sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública".
La información presentada comprende los resultados acumulados de enero a septiembre de 2026, conforme al periodo que reporta el informe trimestral y de acuerdo con la periodicidad establecida para cada indicador de desempeño.

**Elaboró**
**La Gerente de Programación y Evaluación Presupuestal**

**Lic. Rosario Castillo Cepeda**

**Autorizó**
**El Coordinador General de Finanzas**

**Cor. Intdte. E.M. Felipe Noé Romero Polanco**



2026 año de Margarita Maza