

## **ANALISIS PROGRAMATICO INSTITUCIONAL FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO**

### **I. ESTRATEGIA PROGRAMATICA INSTITUCIONAL**

Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), para el ejercicio de 1999 tuvo como estrategia general el cumplir la etapa final del Proceso de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, e iniciar su cierre administrativo, para en su oportunidad, entregar al órgano liquidador que fuese designado, los asuntos remanentes del organismo, que por su naturaleza particular sólo podrán solventarse en el mediano y largo plazo.

Al inicio de 1999, las unidades ferroviarias remanentes que quedaron a cargo de la entidad, consistieron en las vías cortas que integraban el Ferrocarril del Sureste (Chiapas, Mayab, Oaxaca, del Sur y del Istmo de Tehuantepec), así como las vías cortas de Nacozari y de Tijuana-Tecate; los talleres de reparación de equipo (La Junta, Chihuahua; Empalme, Sonora; Aguascalientes, Aguascalientes; y Matías Romero, Oaxaca); el servicio social de transporte de pasajeros continuo siendo operado por el organismo, contratando con los concesionarios privados los servicios de arrastre; así como la operación de las telecomunicaciones y sistemas.

Con el objeto de cumplir adecuadamente con su misión de administrar y operar las líneas que no han sido concesionadas, atendiendo el transporte de carga para el mercado nacional e internacional, en forma individual o integrada, con eficiencia, calidad y seguridad, así como el traslado de pasajeros para el servicio de grupos de población de bajos ingresos y en zonas aisladas, tomando en cuenta las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 y del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, los principales objetivos y líneas de acción durante 1999, fueron los siguientes:

- Efectuar obras en instalaciones, vías, maquinaria y equipo, así como de ecología, a fin de mantener la infraestructura ferroviaria en óptimas condiciones para satisfacer la demanda de transporte de carga y pasaje.
- Realizar las actividades necesarias para proporcionar de manera eficiente el servicio de transporte de carga y pasajeros, mediante el mejoramiento continuo de la comercialización y la operación de los servicios, para satisfacer adecuadamente las demandas de la población.
- Administrar los recursos humanos necesarios para programar, controlar y supervisar la prestación de los servicios y de que el patrimonio del organismo se mantenga en niveles apropiados para su funcionamiento.
- Llevar a cabo las acciones necesarias para finalizar con el proceso de privatización, de conformidad con las disposiciones que dicten la Comisión Intersecretarial de Gasto-Financiamiento, el Comité de Reestructuración y el Consejo de Administración de la entidad.
- Preparar y sistematizar los programas remanentes de largo plazo, así como iniciar el cierre administrativo de FNM.
- Planear, programar y administrar las estructuras orgánicas, ocupacionales, salariales y los procesos productivos de trabajo.
- Cumplir con los indicadores estratégicos de: redimensionamiento de estructuras orgánicas; concesionamiento de los servicios ferroviarios; seguridad y operación; obligaciones con terceros y mantenimiento ecológico.

- Contar con el equipo necesario de fuerza tractiva y de arrastre, para atender en forma eficiente y segura la demanda en el transporte de carga.
- Planear las actividades de las estructuras corporativas, a efecto de que el organismo esté preparado administrativamente, cuando finalice el proceso de liquidación.
- Atender las necesidades básicas de comunicación y sistemas computarizados, asociados a la administración y operación ferroviaria.

## II. PRINCIPALES RESULTADOS

De conformidad con los objetivos establecidos por la entidad y las políticas emitidas por la Comisión Intersecretarial Gasto-Financiamiento y el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, la entidad llevó a cabo diversas actividades, que permitieron finalizar con el proceso de reestructuración y concesionamiento de los servicios ferroviarios a privados, así como tener una eficiente operación y administración, con lo cual se obtuvieron diversos resultados, entre los que destacan:

La vía corta Chiapas-Mayab fue adjudicada a la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., en razón de que su propuesta económica resultó mayor que la presentada por el Grupo México, S.A. de C.V., y superó el valor técnico de referencia. La línea corta de Nacoziari se adjudicó al Grupo México, S.A. de C.V., único participante registrado, al superar su oferta económica al valor técnico de referencia correspondiente.

Las licitaciones de las vías cortas de Tijuana-Tecate y de Oaxaca fueron declaradas desiertas, debido a que, en el primer caso, el participante registrado denominado Arq. Enrique Landa Portilla/Ironhorse LLC, presentó una propuesta económica inferior al valor técnico de referencia, y en el segundo, a que los participantes registrados declinaron presentar en su oportunidad, las propuestas técnicas y económicas respectivas, por así convenir a sus intereses.

Los talleres de reparación de equipo ubicados en la Junta, Chihuahua, Empalme, Sonora, y Matías Romero, Oaxaca, fueron cerrados en el curso de 1999, decidiéndose que conjuntamente con el Taller de Aguascalientes, Aguascalientes, que ya había dejado de operar, se desincorporaran del organismo mediante la enajenación, por separado de los bienes muebles e inmuebles respectivos.

Para la ruta del Istmo de Tehuantepec, y de conformidad a las recomendaciones de los legisladores, en el sentido de no concesionarla por su importancia estratégica en la zona, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) creó una empresa paraestatal, denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, cuya función consiste exclusivamente en administrar el servicio de despacho de trenes, así como llevar a cabo las labores de mantenimiento de la infraestructura.

En lo que respecta a la prestación del servicio social de pasajeros, se celebraron contratos con los concesionarios para que éstos proporcionen de manera integral el servicio, quedando la administración de los contratos a cargo de la SCT.

Los servicios de telecomunicaciones y de sistemas de información, también quedaron a cargo de los concesionarios. En el primer caso a partir del mes de junio y en el segundo, desde el mes de septiembre.

Con la entrega de las líneas cortas licitadas a sus concesionarios privados y el cierre de los talleres mencionados, el 31 de agosto de 1999 se dieron por concluidas las operaciones ferroviarias, propiamente dichas de FNM, por lo que de conformidad con una resolución tomada por el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, la operación de las vías cortas remanentes, se continuó a través de los concesionarios bajo la supervisión de la SCT.

Con base en lo anterior, a partir del último cuatrimestre del año 1999, FNM inició formalmente las actividades encaminadas al cierre del organismo, a la sistematización y organización de los programas

remanentes a largo plazo, como son desincorporación de activos, atención a juicios laborales, obras de rehabilitación del ambiente, además de continuar efectuando las labores recurrentes, especialmente las que se derivan de solicitudes de información de las diversas dependencias del sector público. Asimismo, se avanzó en la depuración y conciliación de las cuentas contables, así como en la actualización de registros y organización de expedientes de las actividades consideradas de mediano y largo plazo, independiente de continuar con la atención de las actividades rutinarias, todo esto, con la finalidad de facilitar a la Unidad Liquidadora el desempeño de sus funciones.

Con el objeto de apoyar el proceso de privatización, se intensificaron las acciones necesarias para llevar a cabo las licitaciones y adjudicaciones de las unidades de negocio regionales, líneas cortas y de otro tipo de activos que así se decida, a efecto de entregar negocios en marcha a los concesionarios que resulten ganadores de las distintas licitaciones. En ese sentido, se realizaron actividades para efectuar la reparación y control del equipo tractivo y de arrastre, del uso y ocupación de los patios y del consumo de combustibles.

Durante 1999, se continuó redimensionando la estructura de la Entidad, unificando áreas operativas y administrativas, racionalizando la planta de personal.

Al 31 de agosto del mismo año, una vez entregadas las líneas de Chiapas-Mayab y de Nacozari a los concesionarios privados ganadores de las respectivas licitaciones, y de conformidad con el programa de Actividades del Organismo, se dieron por concluidas las operaciones ferroviarias a cargo de esta Entidad, manejándose las líneas cortas remanentes y el servicio de pasajeros por conducto de los diferentes concesionarios del Sistema Ferroviario Mexicano, bajo la normatividad y supervisión de la SCT.

Lo anterior, permitió la cancelación de diversas unidades de trabajo del organismo, al ya no tener que llevar a cabo las funciones que tenían encomendadas. Al cierre del ejercicio de 1999, las unidades administrativas en activo dentro de FNM, fueron las siguientes:

- Dirección General.
- Subdirección General de Finanzas.
- Unidad de Desincorporación de Activos.
- Consultoría Jurídica.
- Gerencia de Servicios Especiales y Protección Civil y,
- Contraloría Interna en FNM.

Durante 1999 se liquidaron a 5 680 trabajadores y fueron jubilados 1 292 trabajadores, principalmente del Ferrocarril del Sureste y de las oficinas corporativas.

Adicionalmente, se realizaron obras en 28 puentes y diversos estudios y trabajos en obras en proceso y obras terminadas; en el programa de mantenimiento de carros de carga, habiéndose efectuado 1 233 reparaciones, mayor en 449 reparaciones a lo programado originalmente en 784 reparaciones que permitieron proporcionar adecuadamente el servicio de carga, en las líneas que no se habían concesionado; durante el año se cumplió con el compromiso de mantener en condiciones operables la flota de locomotoras, habiéndose realizado la reparación de 136 unidades, superior en 43 unidades a la meta original considerada de 93 reparaciones.

Por lo que respecta al servicio de transporte de carga, las metas alcanzadas fueron ampliamente mayores a lo programado originalmente, ya que se movilizaron 2 259.5 miles de toneladas netas que representan 642.9 millones de tonelada-kilómetro, con un cumplimiento del 219.5 por ciento y 443.4 por ciento respectivamente con relación al original; el servicio de transporte de pasajeros se redujo al mínimo posible por sus altos costos de operación y escasa rentabilidad, operando rutas que puedan satisfacer las necesidades de los grupos de más bajos ingresos o en zonas incomunicadas, por esta razón, se transportaron 460.7 miles de pasajeros, que generaron 128.3 millones de pasajeros-kilómetro, cumpliéndose las metas en un 40.2 por ciento y 41.7 por ciento respectivamente, con relación a las metas originales.

### III. EXPLICACION A LAS VARIACIONES PROGRAMATICAS

#### III.1 Estructura y Orientación del Gasto

##### Clasificación Administrativa del Gasto Programable Devengado de Ferrocarriles Nacionales de México, 1999

Categoría	Denominación	Presupuesto (Miles de pesos con un decimal)		Variación absoluta (Ejer/Orig) (Miles de pesos con un decimal)			Variación porcentual (Ejer/Orig)			Estructura porcentual 1/	
		Original	Ejercido	Total	Corriente	Capital	Total	Corriente	Capital	Orig.	Ejer.
	<b>Total</b>	<b>884 637.8</b>	<b>1 995 409.5</b>	<b>1 110 771.7</b>	<b>1 216 506.1</b>	<b>-105 734.4</b>	<b>125.6</b>	<b>172.4</b>	<b>-59.1</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
	Recursos propios	386 722.3	1 137 926.8	751 204.5	853 819.0	-102 614.5	194.2	397.2	-59.7	43.7	57.0
	Subsidios y transferencias	497 915.5	857 482.7	359 567.2	362 687.1	-3 119.9	72.2	73.9	-44.0	56.3	43.0
<b>PS</b>	<b>PE</b>	<b>POR PROGRAMA</b>									
<b>21</b>		<b>Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes</b>									
		<b>884 637.8</b>	<b>1 995 409.5</b>	<b>1 110 771.7</b>	<b>1 216 506.1</b>	<b>-105 734.4</b>	<b>125.6</b>	<b>172.4</b>	<b>-59.1</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
		386 722.3	1 137 926.8	751 204.5	853 819.0	-102 614.5	194.2	397.2	-59.7	43.7	57.0
		497 915.5	857 482.7	359 567.2	362 687.1	-3 119.9	72.2	73.9	-44.0	56.3	43.0
<b>F</b>	<b>SF</b>	<b>POR FUNCION/SUBFUNCION</b>									
<b>16</b>		<b>Comunicaciones y Transportes</b>									
		<b>884 637.8</b>	<b>1 995 409.5</b>	<b>1 110 771.7</b>	<b>1 216 506.1</b>	<b>-105 734.4</b>	<b>125.6</b>	<b>172.4</b>	<b>-59.1</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
		386 722.3	1 137 926.8	751 204.5	853 819.0	-102 614.5	194.2	397.2	-59.7	43.7	57.0
		497 915.5	857 482.7	359 567.2	362 687.1	-3 119.9	72.2	73.9	-44.0	56.3	43.0
	<b>04</b>	<b>Transporte</b>									
		<b>884 637.8</b>	<b>1 995 409.5</b>	<b>1 110 771.7</b>	<b>1 216 506.1</b>	<b>-105 734.4</b>	<b>125.6</b>	<b>172.4</b>	<b>-59.1</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
		386 722.3	1 137 926.8	751 204.5	853 819.0	-102 614.5	194.2	397.2	-59.7	43.7	57.0
		497 915.5	857 482.7	359 567.2	362 687.1	-3 119.9	72.2	73.9	-44.0	56.3	43.0

1/ La suma de los parciales puede no coincidir con el total, debido al redondeo de cifras.

FUENTE: Ferrocarriles Nacionales de México

Durante 1999, el total del presupuesto programático ejercido por FNM, sumó 1 995 409.5 miles de pesos, los cuales fueron mayores a la asignación original en un 125.6 por ciento.

El monto erogado se integró por 1 137 926.8 miles de pesos de recursos propios, mayores en un 194.2 por ciento a la autorización original, al incrementarse los ingresos por venta de servicios e ingresos diversos en 736 668.2 miles de pesos, recursos que fueron destinados a cubrir la insuficiencia en el capítulo de servicios personales por liquidaciones, juicios laborales, incremento por la revisión contractual y pago del personal del Ferrocarril del Mayab, que no estaban considerados, y remuneraciones de los 5 000 trabajadores que fueron liquidados o jubilados, según el proceso de concesionamiento de los servicios ferroviarios lo fue requiriendo (de conformidad con el Fideicomiso creado en Nafinsa para tal fin, sin embargo, el total de personal liquidado fue de 5 680 trabajadores y el de jubilados de 1 292 trabajadores, cubriéndose la diferencia con recursos propios). Los restantes 857 482.7 miles de pesos ejercidos se integran por transferencias del Gobierno Federal otorgadas durante el año a la entidad, que muestran un aumento de 359 567.2 miles de pesos (72.2 por ciento), debido a que en el Análisis Programático Institucional, que nos remitió la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, contempla en sus anexos del oficio 340.A.-083 del 15 de enero de 1999, un gasto total original de 884 637.8 miles de pesos, integrado por 386 722.3 miles de pesos de recursos propios y 497 915.5 miles de pesos de transferencias, no obstante que en el flujo de efectivo se consideran 757 915.5 miles de pesos de transferencias para apoyos de programas, situación que se debe a que consideraron una disponibilidad final de 261 200.0 miles de pesos que posteriormente reasignaron para apoyar el gasto corriente y en el modificado se contempla una disponibilidad final de 6 202.1 miles de pesos.

Adicionalmente, con el objeto de apoyar al organismo, con oficio No. 340.A.-1020 del 28 de junio de 1999, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), autorizó una ampliación líquida de 360 000 miles de pesos en transferencias, destinados a cubrir el costo de liquidaciones y jubilaciones de 1 986 trabajadores, a fin de proceder al cierre de operaciones del organismo en el mes de agosto de 1999. Sin embargo, debido a la mayor captación de ingresos propios con oficio No. 340.A.-1247 la SHCP, solicitó la DGPyP a la Coordinadora de Sector una reducción líquida a las transferencias por 260 000.0 miles de pesos, por lo cual se amplió únicamente en 100 000.0 miles de pesos, los apoyos del Gobierno Federal para el pago de la separación de los 1 986 trabajadores.

Por clasificación económica, del total de recursos ejercidos por FNM, el 96.3 por ciento fue destinado al gasto de operación, equivalente a 1 922 288.0 miles de pesos, de los cuales 1 068 769.2 se financió con

recursos propios y 853 518.8 miles de pesos fueron con apoyos del Gobierno Federal. Por su parte, el gasto de capital asciende a 73 121.5 miles de pesos que significa el 3.7 por ciento respecto al presupuesto total ejercido de 1 995 409.5 miles de pesos. El incremento en gasto corriente se origina por las siguientes causas:

#### Servicios Personales:

Durante 1999, se autorizó una asignación original en este capítulo de gasto por 493 518.8 miles de pesos, el cual después de diversos ajustes, se modificó a 1 540 871.2 miles de pesos, habiéndose ejercido 1 520 007.8 miles de pesos, superior en 308.0 por ciento, equivalente a 1 026 489.0 miles de pesos respecto al original.

Fue necesario cubrir 94 120.9 miles de pesos de finiquito de juicios laborales a 2 729 trabajadores, que no estaba considerado en el presupuesto original. Adicionalmente, en 1998 se autorizó una ampliación al gasto de 954 151.9 miles de pesos, destinados a liquidar y/o jubilar a 5 000 trabajadores de diversas áreas de la entidad en 1999, importe que fue depositado en el fideicomiso "FERROCAPAN", constituido en Nacional Financiera, S.N.C., sin embargo, como este proceso fue realizado en el transcurso de los meses de enero-agosto, implicó erogaciones adicionales consecuentes al pago de remuneraciones, así como el gasto en sueldos y prestaciones del Ferrocarril del Mayab, ya que se había considerado que se efectuaría su entrega en 1998 y fue realizada en 1999.

El 30 de junio de 1999, el Organismo y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, celebraron el Contrato Colectivo de Trabajo, en el cual se acordó un aumento del 15 por ciento al salario tabulado y se ajustaron las prestaciones para canasta básica y ayuda de renta de casa.

Con el objeto de apoyar al organismo, con oficio No. 340.A.-1020 del 28 de junio de 1999, la SHCP autorizó una ampliación líquida de 360 000.0 miles de pesos en transferencias, destinados a cubrir el costo de liquidaciones y jubilaciones de 1 986 trabajadores, a fin de proceder al cierre de operaciones del organismo en el mes de agosto de 1999, sin embargo, al estimarse una disponibilidad final de 261 200.0 miles de pesos, con oficio No. 340.A.-1247 la SHCP solicitó a la Coordinadora de Sector una reducción líquida a las transferencias por 260 000.0 miles de pesos.

Por otra parte, debido a que el organismo captó mayores ingresos por venta de bienes y servicios, la SHCP autorizó cuatro ampliaciones durante el año con cargo a recursos propios por un total de 687 352.4 miles de pesos, lo cual implicó que con estos ajustes se autorizara un presupuesto modificado de 1 540 871.2 miles de pesos, sin embargo, se generaron economías al final del año por 20 863.4 miles de pesos, para tener un ejercido de 1 520 007.8 miles de pesos, debido a que con motivo del proceso de concesionamiento de los servicios ferroviarios, implicó la liquidación y/o jubilación de trabajadores.

#### Materiales y Suministros:

En 1999 se devengaron 107 397.5 miles de pesos, cantidad inferior en 22.8 por ciento, al presupuesto original de 139 076.9 miles de pesos, derivado a que durante el año, se instrumentaron diversas medidas para racionalizar el gasto, principalmente en el control y abastecimiento de combustibles y lubricantes (90 por ciento del total de este capítulo), así como reducción en materiales y útiles de oficina, material de limpieza, accesorios de vías, material eléctrico y materiales complementarios, que permitió un ahorro de 31 679.4 miles de pesos, importe que fue reasignado al capítulo de servicios personales, con autorización de la SHCP.

#### Servicios Generales:

El ejercicio por 294 882.7 miles de pesos representa un sobreejercicio por 221 696.5 miles de pesos del presupuesto respecto al presupuesto original de 73 186.2 miles de pesos, y que significa el 302.9 por ciento; dicho sobreejercicio proviene de recursos que se aplicaron para pagar adeudos por servicios interlineales y arrastres, a los concesionarios privados, y a cubrir el déficit por 29 615.6 miles de pesos que se tenía en este capítulo en el presupuesto original. Esta diferencia fue cubierta totalmente con

recursos propios. Sin embargo, con relación al presupuesto modificado se tiene una economía de 34 666.9 miles de pesos, que proviene principalmente del ahorro generado por 17 637.6 miles de pesos en las partidas sujetas a las disposiciones de racionalidad, así como a las medidas para el control de fotocopiado, energía eléctrica, teléfono, agua potable, entre otras.

Gasto de Capital:

Su ejercicio por 73 121.5 miles de pesos significa 40.9 por ciento respecto del original y fue financiado en un 94.6 por ciento con recursos propios y únicamente 5.4 por ciento con transferencias. En comparación a la asignación original de 178 855.9 miles de pesos se observa una variación menor de 105 734.4 miles de pesos, por las siguientes razones:

Por lo que respecta a obra pública y con el fin de apoyar al proceso de concesionamiento de los servicios ferroviarios a privados, así como finalizar las operaciones en el mes de agosto, y cubrir pasivos con las empresas concesionarias por servicios interlineales y de arrastre, fue necesario reasignar estos recursos al gasto corriente, ajustes que fueron autorizados por la SHCP con oficios 801.1.0719 y 801.1.1008 del 4 de agosto y 25 de noviembre de 1999, respectivamente. De conformidad con la estructura autorizada para 1999, la variación se integra por disminuciones en diversos proyectos por 131 928.6 miles de pesos y aumentos por 30 314.1 miles de pesos, del presupuesto ejercido respecto al original.

Lo ejercido en bienes muebles e inmuebles por 543.5 miles de pesos, fueron financiados por 492.1 miles de pesos con recursos propios y 51.4 miles de pesos con recursos fiscales, tuvo una disminución de 4 119.9 miles de pesos, de los cuales se transfirieron 3 912.5 miles de pesos al capítulo de Obra Pública en el Proyecto I042 Programa de Mantenimiento de Locomotoras Concesionamiento, disminuyendo el Actividad Institucional 438 "Conservar y mantener la Infraestructura Básica" de un original de 4 663.4 miles de pesos a un ejercido de 543.5 miles de pesos, y 203.0 miles de pesos que se transfirieron al gasto corriente.

### **III.2 Análisis de las Variaciones Programáticas**

En virtud de que para 1999 se estableció una nueva estructura programática para Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la cual fue autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), misma que fue compactada en tres actividades institucionales, fue necesario desagregar esta estructura en subproyectos, para facilitar la comprensión de las principales explicaciones a las variaciones entre lo ejercido y el presupuesto original.

De esta forma, el presupuesto ejercido por 1 995 409.5 miles de pesos se destinó en un 81.0 por ciento (1 617 267.1 miles de pesos) a la actividad institucional 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros, el 10.8 por ciento que equivale a 215 231.0 miles de pesos a la actividad institucional 438 Conservar y mantener la infraestructura básica y el 8.2 por ciento (162 911.4 miles de pesos) a la actividad institucional 447 Operar la Infraestructura Básica.

De conformidad con las directrices del Gobierno Federal, el presupuesto de 1999 se orientó fundamentalmente a continuar con el proceso de concesionamiento de los servicios ferroviarios y a la reestructuración de la entidad.

#### **FUNCIÓN: 16 Comunicaciones y Transportes**

Esta categoría programática tuvo como objetivo principal conservar, operar y mantener la infraestructura básica, así como atender el transporte de carga para el mercado nacional e internacional, con eficiencia, calidad y seguridad, en las rutas que no se habían concesionado y proporcionar el servicio de transporte de pasajeros, sólo en las zonas que no disponen de otro medio de transporte.

Para 1999, se asignó a FNM un presupuesto original programable de 884 637.8 miles de pesos, integrado por 386 722.3 miles de pesos de recursos propios y 497 915.5 miles de pesos de transferencias. Al final del ejercicio se devengaron 1 995 409.5 miles de pesos, de los cuales 1 137 926.8

miles de pesos corresponden a recursos propios y 857 482.7 miles de pesos a transferencias. El presupuesto total ejercido fue superior en 125.6 por ciento con respecto al original, principalmente por las acciones adicionales que fueron efectuadas durante el año para cumplir la etapa final del proceso de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, e iniciar su cierre operacional y administrativo, que incidió principalmente en la actividad institucional 701: Administrar recursos humanos, materiales y financieros.

#### SUBFUNCIÓN: 04 Transporte

Durante 1999 se consolidó el proceso de reestructuración y concesionamiento de los servicios ferroviarios a privados. Los recursos ejercidos por 1 995 409.5 miles de pesos, representa un sobreejercicio de ejercicio de 125.6 por ciento con respecto al original de 884 637.8 miles de pesos, como resultado del cierre de operaciones de Ferrocarriles Nacionales de México el 31 de agosto de 1999, habiéndose liquidado a esa fecha a todo el personal de la entidad, así como del diferimiento de algunas líneas cortas y talleres que administraba el Organismo, principalmente el ferrocarril del Mayab, que se había programado para anexarse al ex Ferrocarril del Sureste (Golfo) el 17 de diciembre de 1999 y declinó su oferta para el Mayab.

#### PROGRAMA SECTORIAL: 21 Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes

Para el sexenio 1995-2000 en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, se establece que en el ámbito de transporte ferroviario, se buscará conformar un sistema ferroviario, seguro, eficiente y competitivo que coadyuve a satisfacer las necesidades de la economía y a establecer vínculos más estrechos con los mercados internacionales.

De acuerdo a directrices del Gobierno Federal a través de la Comisión Intersecretarial Gasto-Financiamiento y el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, el programa de trabajo de Ferrocarriles Nacionales de México, se llevó a cabo con el objetivo general de cumplir con la etapa final del proceso de su reestructuración e iniciar su liquidación definitiva, lo cual repercutió en un mayor gasto corriente, principalmente en servicios personales y en servicios generales. Cabe señalar que el comportamiento del ejercicio presupuestal quedó descrito a nivel de subfunción.

Del presupuesto ejercido, el 81.0 por ciento se destinó a la Actividad Institucional 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros; el 10.8 por ciento a la Actividad Institucional 438 Conservar y mantener la infraestructura básica; y el 8.2 por ciento a la actividad Institucional 447 Operar la infraestructura básica.

#### ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 438 Conservar y mantener la infraestructura básica

Su objetivo fundamental fue el de conservar y rehabilitar las instalaciones y equipos que no se habían concesionado, como son los puentes, patios, terminales, talleres y vías, así como contar con el equipo de fuerza motriz y de arrastre, necesario para el transporte de carga y pasajeros.

Por lo anterior, durante 1999 se atendieron los principales proyectos, acordes a la continuación del proceso de concesionamiento de los servicios ferroviarios, con los escasos recursos presupuestales que fueron asignados.

El presupuesto ejercido por 215 231.0 miles de pesos, se destinó básicamente al gasto de operación con 148 148.9 miles de pesos, de los cuales 86 182.8 miles de pesos fue para cubrir las erogaciones de servicios personales, 1 443.0 miles de pesos en materiales y suministros y 60 523.1 miles de pesos para servicios generales. La inversión física sumó 67 082.1 miles de pesos, que se destinaron principalmente a obra pública con 66 538.6 miles de pesos y únicamente 543.5 miles de pesos a bienes muebles e inmuebles. Lo erogado en esta actividad institucional significó una disminución por 82 257.9 miles de pesos (27.7 por ciento) con respecto a lo autorizado originalmente, reasignándose estos recursos a la actividad institucional 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros. Los principales proyectos que se vieron afectados con esta reducción, fueron el I042 Programa de mantenimiento de

locomotoras concesionamiento con una disminución de 100 822.5 miles de pesos, el I033 Obras de remediación de suelos a talleres con 12 618.4 miles de pesos, el K138 Rehabilitación de vías con riel nuevo y de recobro cuya asignación por 11 854.2 miles de pesos fue cancelada y el I032 Rehabilitación de patios, terminales, talleres y edificios que registró también una reducción de 4 809.3 miles de pesos.

PROYECTO N000: Actividad Institucional no asociada a proyectos

Para facilitar un mayor análisis y de acuerdo a la clasificación del Presupuesto de Egresos de la Federación, aprobado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, este proyecto se subdividió en dos indicadores estratégicos; destinándose los recursos ejercidos en la siguiente forma: 52.9 por ciento a mantener la capacidad instalada del equipo de carga y 47.1 por ciento a mantener en condiciones operables los puentes.

En este proyecto se erogaron 52 487.1 miles de pesos, que representa el 94.1 por ciento con respecto al presupuesto original de 55 783.5 miles de pesos, al transferirse recursos por 3 296.4 miles de pesos a la Actividad Institucional 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros, con el fin de apoyar la continuación del proceso de concesionamiento de los servicios ferroviarios a privados y la liquidación y/o jubilación del personal.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Mantener en condiciones operables los puentes (puentes dañados/puentes a reparar).*

Del universo de cobertura de dar mantenimiento a 169 puentes necesarios para el año en cuestión, se estimó conservar 135 puentes, esperándose un indicador estratégico del 80.0 por ciento, sólo se obtuvo el 16.6 por ciento, es decir, solo se conservaron 28 puentes, dándose prioridad hasta donde se pudo en el desastre ocurrido en 1998 en el estado de Chiapas, o entregar instalaciones adecuadas a los nuevos concesionarios de las líneas cortas. El no cumplirse con la meta y el indicador también obedeció a que las tareas de cada área administrativa y operativa se encaminaron a preparar la entrega de las líneas cortas, así como a que el Organismo operó hasta el 30 de agosto de 1999.

En este indicador se ejercieron 24 717.9 miles de pesos, que se destinaron totalmente a obra pública, financiándose con recursos propios. En comparación al presupuesto original de 45 349.7 miles de pesos, representa un ahorro del 45.5 por ciento; los trabajos que se programaron en el presupuesto modificado fue el de atender 32 puentes, realizándose obras en 28 puentes, que reflejan un cumplimiento del 87.5 por ciento con relación a la meta modificada y con respecto al programa original (135 puentes) el 20.7 por ciento. Adicionalmente se incluyó un estudio y se realizaron diversos trabajos mediante la ejecución de dos obras. A continuación, se mencionan los avances de los trabajos que se encuentran ya terminados y obras en proceso, que influyeron en el aumento de recursos propios del 21.7 por ciento en relación al original.

Obras terminadas

- Se terminó un estudio sobre daños ocasionados por un incendio y derrumbe ocurrido en el túnel número 3 en la línea Tijuana-Tecate en el kilómetro 70+200.
- Se concluyó el refuerzo y cambio de elementos estructurales de dos puentes en el estado de Tabasco.
- Se conservaron 7 puentes en el estado de Chiapas, sustituyendo madera nueva en dos de ellos y en los otros 5 puentes se protegieron las estructuras a base de pintura. Además, en el estado de Oaxaca, se protegieron 11 estructuras de puentes con pintura.
- Se concluyeron los trabajos de diversas obras realizadas con maquinaria pesada, derivado del desastre ocurrido en 1998 en el estado de Chiapas, que incluye la reconstrucción de 8 puentes y la construcción de dos obras, que se mencionan a continuación:



- a) Trabajos de acarreo de material necesarios en la formación de terraplenes para conexión en los extremos norte y sur de dos puentes ubicados en el municipio de Bonanza, en la línea Ixtepec-Tapachula (2 puentes).
- b) Excavación y formación de terraplén para obras de desvío y acceso al puente Bonanza por medio de la construcción de terracerías en los municipios de Pijijiapan y Ciudad Hidalgo en el estado de Chiapas, en la ruta Ixtepec-Tapachula (1 puente).
- c) La construcción de alcantarillas, reforzamientos y protección con costalera para terraplenes, chapeo en la zona de vías, desasolves y diversos trabajos que se continúan realizando en la zona de Valdivia, Chiapas (1 obra).
- d) Diversos trabajos que se llevaron a cabo con maquinaria pesada, equipo y personal empleado en obras de emergencia como la construcción de terracerías para caminos de acceso en la rehabilitación de vías en el tramo Ixtepec-Tapachula en la zona de Valdivia, en el estado de Chiapas (1 obra).
- e) Trabajos de acarreo de material para formación de terraplenes, con el fin de conectar los extremos norte y sur de los puentes localizados en los municipios de Pijijiapan, Esmeralda, Valdivia, Barrancón y Bonanza en el estado de Chiapas (5 puentes).

Obras en proceso:

No se concluyó la conservación a partir de la sustitución de madera de 4 puentes en los estados de Chiapas (2) y en Oaxaca (2). Adicionalmente, se tenía en proyecto realizar 7 obras en puentes en Oaxaca (1), Yucatán (3) y en Puebla (3), los cuales no se concretaron por no recibirse oportunamente la madera necesaria para realizar su mantenimiento, en virtud de que la Entidad dejó de operar el 30 de agosto de 1999.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Mantener la capacidad instalada del equipo de carga (carros dañados/carros a reparar).*

El objetivo de este indicador fue el de mantener en buen estado el equipo de carga, con el fin de proporcionar adecuadamente el servicio de carga, en las líneas que no se habían concesionado, para lo cual se ejercieron 27 769.2 miles de pesos, cantidad superior en 166.1 por ciento con respecto al presupuesto original, debido a que las metas fueron superadas, ya que en el periodo enero-agosto, fecha en que operó el Organismo, se efectuaron 1 233 reparaciones, 57.3 por ciento mayor a lo programado (784 reparaciones) y por las liquidaciones y jubilaciones que se cubrieron al personal que se encontraba laborando en los talleres de las líneas cortas.

Del total ejercido por 27 769.2 miles de pesos, 23 857.3 miles de pesos se destinó al pago de servicios personales (85.9 por ciento del total), 370.8 miles de pesos a materiales y suministros y 3 541.1 miles de pesos a servicios generales. Su ejercicio fue financiado con recursos propios en un 14.1 por ciento y el 85.9 por ciento con transferencias.

Aún cuando las metas, indicador estratégico y el universo de cobertura programados originalmente, en su cumplimiento fue mayor al 100 por ciento y de igual forma su gasto también fue mayor y se debe principalmente a los talleres que no adquirieron los concesionarios, los cuales implicaron un gasto adicional para el organismo, ya que en algunos casos no fueron productivos, por señalar algunos ubicados en los estados de Jalisco y Chihuahua.

PROYECTO: I031 Rehabilitación de maquinaria de vía

Este proyecto se canceló ya que no se encontraron contratistas interesados en la rehabilitación de maquinaria y equipo o por no estar preparados para realizar este tipo de actividades, otro factor importante que influyó en la cancelación de este proyecto, se debió a que en las licitaciones de las

concesiones de las unidades ferroviarias, se incluyó a cada una de ellas la maquinaria y equipo como parte del paquete de concesión. Los recursos por 3 729.8 miles de pesos fueron reasignados al gasto corriente, con autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

PROYECTO: I032 Rehabilitación de patios, terminales, talleres y edificios

El importe ejercido por 33 676.6 miles de pesos, representó el 87.5 por ciento con respecto a la asignación original. Lo erogado se integra por 31 202.0 miles de pesos en servicios personales, 582.8 miles de pesos en servicios generales, 407.7 miles de pesos en materiales y suministros, así como 1 484.1 miles de pesos en gasto de inversión. Su gasto se financió en un 92.7 por ciento de transferencias y 7.3 por ciento de recursos propios.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Rehabilitar instalaciones (Obras requeridas/obras a realizar)*

Se reprogramaron en el periodo 9 obras, distribuidas 8 en el estado de Chiapas y 1 en el estado de Oaxaca, las cuales se concluyeron en su totalidad, derivado del concesionamiento de las líneas cortas Mayab y Chiapas; con lo cual se cumplió al 100.0 por ciento con respecto a la meta modificada y fue superior en un 200.0 por ciento con relación a la meta original (3 obras). Dichos trabajos consistieron en la reconstrucción de baños, pintura en torres de alumbrado e impermeabilización de estaciones. Adicionalmente se efectuó la adquisición de equipo didáctico y audiovisual para el Museo de los Ferrocarriles Mexicanos con sede en Puebla, Puebla. El incremento en las metas obedeció principalmente a la utilización de materiales que se tenían en existencia en los almacenes.

El comportamiento presupuestal de este indicador, quedó descrito a nivel de proyecto.

PROYECTO: I033 Obras de remediación de suelos a talleres

FNM enfrenta un pasivo contingente de considerable magnitud, relativo a daños causados al medio ambiente en instalaciones de talleres de reparación de equipo y zonas de abasto. Esta situación proviene de décadas atrás, y ha sido consecuencia de la obsolescencia de los equipos y del manejo inadecuado de los hidrocarburos, que el Organismo consumía en grandes cantidades (cerca de 700 millones de litros anuales).

En noviembre de 1989 se creó la Comisión de Ecología y Protección al Ambiente de FNM, misma que se transformó en el Comité de Protección al Ambiente en mayo de 1993. En julio de ese mismo año, se firmaron las bases de colaboración entre la SCT y la SEDESOL, con la participación directa de FNM y de la PROFEPA. Para su cumplimiento se formuló el Plan Maestro de Protección al Ambiente de FNM, que comprendió tres programas básicos: realización de auditorías ambientales, caracterización de la contaminación y análisis de riesgo y remediación de suelos y mantos freáticos.

Los dos programas iniciales se terminaron en 1997, en tanto que el tercero se encuentra en proceso, el que abarca un periodo de diez años, mismo que podría variar, dependiendo de las disponibilidades presupuestales y de acciones que permitieran reducir el margen de riesgo sin tener que llevar a cabo erogaciones de considerable magnitud.

En 1999 el gasto total realizado fue de 8 969.4 miles de pesos, de los cuales el 97.1 por ciento fue financiado con recursos propios y 2.9 por ciento con transferencias. Lo erogado se integra por 262.9 miles de pesos en servicios personales, 113.1 en servicios generales y 8 593.4 miles de pesos en obra pública, que representó en su conjunto el 89.3 por ciento con respecto al modificado y el 41.5 por ciento en relación a la autorización original de 21 587.8 miles de pesos, como ya se explicó anteriormente, se reasignaron los recursos al capítulo de servicios personales para continuar con el proceso de liquidación y jubilación de los trabajadores.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Rehabilitar instalaciones (Obras requeridas/obras a realizar)*

A continuación se detallan los avances de las obras que se encuentran en proceso y las terminadas, las cuales se presentan en forma general:

- 5 obras multianuales en proceso

Localización	Avance Físico (porcentual)		
	Original	Modificado	Realizado
Acámbaro, Guanajuato	23.50	20.58	23.95
Mazatlán, Sinaloa	13.50	15.66	16.00
Matías Romero, Oaxaca	5.00	9.36	4.00
San Luis Potosí, San Luis Potosí	12.00	12.61	7.00
Monterrey, Nuevo León	7.50	7.60	0.00

Para los casos de Acámbaro, Guanajuato; Mazatlán, Sinaloa, se lograron las metas programadas y su liberación se está negociando para el primer trimestre del año 2000. En el caso de Matías Romero, Oaxaca, se prolongó la visita para el primer trimestre del año 2000.

En el caso de San Luis Potosí, San Luis Potosí, debido a que la PROFEPA solicitó una ampliación al número de muestras para que se pueda definir el grado de limpieza y empezar a tramitar la liberación de este taller en el año 2000.

En el caso de la obra a realizar en Monterrey, Nuevo León, actualmente se encuentra en el área jurídica, por la rescisión del contrato, por lo que no se reporta su avance físico; adicionalmente, se está programando realizar un estudio sobre la caracterización del sitio en Monterrey, Nuevo León, utilizando los servicios de un cuerpo colegiado, a fin de liberarlo ante las autoridades de la Procuraduría Federal de protección al Ambiente (PROFEPA).

- 5 obras multianuales en proceso de autorización por parte de la SHCP

Guadalajara, Jalisco (División Sinaloa)  
Aguascalientes, Aguascalientes  
Chihuahua, Chihuahua  
Torreón, Coahuila  
Nogales, Sonora

Estas obras no se iniciaron por comprender su periodo de ejecución mayor de un año y por cual no fueron autorizadas por parte de la SHCP, por lo que se cancelaron en el presente ejercicio.

En el caso de Torreón, Coahuila, se inició como primera etapa el estudio de actualización y movimiento de tierra contaminada de oxidación y para el año 2000 se iniciará la remediación como segunda etapa, esto se está llevando a cabo por medio de Convenios con la Comisión Federal de Electricidad.

- Terminación de 8 obras en líneas cortas

Localización	Avance Físico (por ciento)		
	Original	Modificado	Realizado
Tonalá, Chiapas	100.0	100.0	100.0
Tapachula, Chiapas	100.0	0.0	0.0
Puebla, Puebla	100.0	0.0	0.0
Oaxaca, Oaxaca	100.0	0.0	0.0
Tomellín, Oaxaca	0.0	100.0	100.0
Juchitán, Oaxaca	0.0	100.0	100.0
Matías Romero, Oaxaca	100.0	100.0	100.0
Campeche, Campeche	100.0	100.0	100.0
Pomuch, Campeche	100.0	100.0	100.0
Tenosique, Tabasco	100.0	100.0	100.0
Mérida, Yucatán	100.0	100.0	100.0

En resumen, el programa de trabajo modificado fue realizar 12 obras, llevándose a cabo la terminación de 8 obras en líneas cortas, más dos obras multianuales que representan un cumplimiento del 70 por ciento.

En complemento a estos trabajos efectuados, se programaron llevar a cabo 18 estudios, de los cuales se concluyeron 15 en materia de ecología en los estados de Yucatán (1); Tabasco (1); Chiapas (1); Oaxaca (3); Campeche (1); Sonora (2); Coahuila (1); quedando en proceso 5 estudios de las validaciones de los cuerpos colegiados de las obras que han realizado en: Nuevo León (1) San Luis Potosí (1); Acámbaro, Guanajuato (1), Mazatlán, Sinaloa (1); Monterrey, Nuevo León (1), Las tres faltantes se transfirieron al año 2000 y son de Acámbaro, Guanajuato, Mazatlán, Sinaloa y San Luis Potosí, San Luis Potosí.

Otros factores principalmente de tipo técnico que influyeron el no haberse cumplido con las metas establecidas y su programa financiero, se debe a las siguientes causas:

- Los pagos que se efectúan, se realizan sobre la base del avance de limpieza ejecutado y verificado, realizando para tal fin, un muestreo y análisis químico a las muestras tomadas al azar del suelo, subsuelo y de los mantos freáticos, según sea el caso, comparando los resultados con los resultados reportados por el contratista, asimismo, la PROFEPA a su vez solicita un muestreo en diversos puntos, el cual si es favorable proceda a liberar la obra.
- Los muestreos y los análisis químicos representan costos adicionales elevados, los cuales no se habían contemplado inicialmente para las obras de remediación de suelos, que necesariamente deben llevarse a cabo en forma periódica (mensualmente), por lo que se optó por realizar estos trabajos cada semestre lo que implicará un menor costo adicional.
- En las obras de remediación de suelos, su proceso presenta un grado de incertidumbre al realizarse los muestreos, ya que en cada localidad los suelos tienen diferente composición química, lo que provoca que las bacterias sean más activas en unas localidades que en otras, así como otros factores que influyen en los mismos, lo que provoca que las obras se retrasen. Lo cual incide en que las obras se reprogramen y en estos casos, no se le puede atribuir al contratista incumplimiento de los trabajos que realiza.
- En época de estiaje, en algunas ocasiones los pozos se secan provocando que no se puedan llevar a cabo los análisis correspondientes del agua con el fin de definir el grado de limpieza de agua; en tanto en época de lluvias, esta agua alcanza niveles más altos, lo que ocasiona que se puedan contaminar las áreas previamente limpiadas, o bien, que se produzcan diluciones de contaminantes o por la migración de estas contaminaciones a otras zonas de trabajo.
- Los análisis de suelo que se realizan, dependen de los laboratorios químicos, así como de las empresas contratadas para la remediación de suelos, mismas que deben contar con la autorización del Instituto Nacional de Ecología, y debido a que es una actividad nueva y a la creciente demanda, las empresas y laboratorios encargados de realizar actividades en materia de ecología, algunas

veces se encuentran saturadas de trabajo, por lo cual en ocasiones reportan los resultados con retraso.

- Por lo anterior, da como resultado que los cuerpos colegiados contratados no puedan avalar la información que les deben de entregar los laboratorios y de los contratistas de los muestreos, lo que provoca que no se pueda llevar a cabo el proceso administrativo correspondiente (presentación de estimaciones y número generador correspondiente e informes sobre el avance de las obras, estudios, validaciones, etc.).
- Cabe señalar que el proceso para la remediación de suelos, es una actividad nueva y compleja, por lo que hace difícil adecuarla a la Ley de Obra Publica, por lo que es importante darle otro tratamiento jurídico.

El comportamiento presupuestal de este indicador, quedó descrito a nivel de proyecto.

PROYECTO: I041 Conservación de vías principales

Con base en los recursos presupuestales autorizados en el programa de inversiones modificado y autorizado por la SHCP, se efectuó la conservación de las líneas cortas, donde el Organismo prestó el servicio ferroviario.

Dentro de este proyecto, se efectúan una diversidad de trabajos para el mantenimiento de las vías como es la indemnización de terrenos ejidales por el derecho de vía; la aplicación de balasto; la colocación de durmientes de madera y concreto; la aplicación de accesorios para vía, principalmente. Estos trabajos como se ha mencionado anteriormente, se orientaron a mantener la red férrea en buen estado las demás líneas cortas a fin de brindar seguridad al tránsito de trenes.

Su gasto representó el 89.2 por ciento del total modificado (24 837.9 miles de pesos), y con respecto a su asignación original (18,236.5 miles de pesos) fue superior en un 21.5 por ciento, como consecuencia de la operación de la línea corta Mayab que no estaba considerada en el presupuesto de 1999, así como del aprovechamiento de los insumos con que se contaban, que en parte fueron recibidos a finales de 1998 por los proveedores, con el fin de mantener las vías férreas en buenas condiciones y seguridad del tránsito de trenes.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Conservar vías (Kilómetros dañados/kilómetros a reparar)*

Entre las principales acciones que se llevaron a cabo durante el año, destacan las siguientes:

- Se realizaron trabajos en 158.4 kilómetros, correspondiendo 154.6 kilómetros en la nivelación y alineamiento de la vía y 3.8 kilómetros en la rehabilitación de vías con riel nuevo y de recobro, cifras similares a las presentadas como modificadas en el Análisis Programático Devengado.
- También para la conservación de vías, se aplicaron 23 108 metros cúbicos de balasto y la sustitución de 36 588 durmientes de madera y concreto.

El comportamiento presupuestal de este indicador, quedó descrito a nivel de proyecto.

PROYECTO: I042 Programa de mantenimiento de locomotoras concesionamiento

El objetivo principal de este programa, fue el de rehabilitar y conservar las locomotoras en óptimas condiciones para el equipo ferroviario para la eficiente y segura transportación de carga y pasajeros, en aquellas líneas que no han sido concesionadas a las empresas privadas.

Se destaca que en 1994 FNM otorgó tres contratos multianuales para el mantenimiento externo de locomotoras por un término de 10 años, mismos que tienen una composición atípica por lo que su complejidad requirió de una revisión constante y de actualizaciones en las cuotas de pago según

variación del índice de precios al consumidor tanto nacionales como extranjeros. Los componentes más complejos de la cuota son: renta anticipada pagada por las instalaciones a FNM y las inversiones comprometidas en instalaciones que debían ser amortizadas al término de 10 años, pagando a diario su componente en la cuota.

Una vez que se ha concluido el proceso de licitación, dichos contratos de servicios fueron subrogados a los nuevos concesionarios, quedando pendiente los finiquitos correspondientes y el pago de servicios no cubiertos a cargo de FNM. Por lo anterior, el Organismo se dedicó a cerrar los contratos conciliando amortizaciones pendientes con adeudos a favor.

Para los trabajos realizados se ejercieron 26 908.6 miles de pesos, que representan el 75.1 por ciento con respecto a la asignación modificada, y 21.1 por ciento con respecto a la autorización original (127 731.1 miles de pesos), importe menor debido principalmente a la conciliación de los pagos realizados anteriormente, teniendo el Organismo saldos a favor, por la reducción y cancelación de unidades a reparar por las empresas mantenedoras, ya que el contrato de mantenimiento de locomotoras con las empresas mantenedoras, sólo abarcó los meses de enero y febrero y el presupuesto programado comprendía hasta el mes de agosto de 1999, así como a la utilización de refacciones y accesorios en existencia.

**INDICADOR ESTRATEGICO:** *Indice de operación de equipo (Locomotora operable/locomotora disponible)*

Durante 1999 se cumplió con el compromiso de mantener en condiciones operables la flota, al realizar las empresas mantenedoras la conservación de 34 unidades en los meses de enero y febrero de 1999, en Tlalnepantla, Estado de México, ya que a partir del mes de marzo los contratos establecidos con los mantenedores se encuentran en proceso de finiquito. En el mantenimiento de la fuerza tractiva original fue la producción de 94 reparaciones realizándose, en los talleres propios localizados en Matías Romero, Oaxaca (77); Tonalá, Chiapas (9) y en Campeche, Campeche (16), las cuales totalizaron 136 reparaciones a locomotoras, superior en 46.2 por ciento a la meta original considerada de 93 unidades.

Por otra parte, aún cuando se extremaron las medidas de seguridad en la operación de trenes en las líneas cortas no concesionadas de la zona sureste, en el periodo enero-agosto de 1999 se registraron 138 accidentes, de los cuales 132 se clasificaron como locales y 6 como generales.

Líneas Cortas	Total de Accidentes	Accidentes Locales	Accidentes Generales
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>132</b>	<b>6</b>
Del Mayab	48	48	0
De Chiapas	32	31	1
Istmo de Tehuantepec	24	21	3
De Oaxaca	24	23	1
Del Sur	10	9	1

El comportamiento presupuestal de este indicador, quedó descrito a nivel de proyecto.

**PROYECTO:** K138 Rehabilitación de vías con riel nuevo y de recobro

Este proyecto también fue cancelado, aún cuando se tenía suficiencia presupuestal antes de presentar el nuevo presupuesto modificado de inversión para la adquisición de riel nuevo en el extranjero, se optó por cancelar este proyecto. Los recursos originales asignados por 11 854.2 miles de pesos fueron transferidos al gasto corriente con autorización de la SHCP en sus modificaciones presupuestales.

**INDICADOR ESTRATEGICO:** *Reparar y/o sustituir vías (Kilómetros dañados /kilómetros a reparar)*

Este indicador consideraba originalmente efectuar la sustitución y/o reparación de ocho kilómetros de vías, de un universo de cobertura de 30 kilómetros, estableciendo un porcentaje de cumplimiento de 27.0 por ciento, el cual fue cancelado debido a que el proceso administrativo para la adquisición de riel nuevo en el extranjero hasta su internación al país abarcaba un lapso mínimo de 4 a 5 meses.

El comportamiento presupuestal de este indicador quedó descrito a nivel de proyecto.

PROYECTO: K141 Modernización y rehabilitación de los sistemas de telecomunicaciones, radiocomunicaciones y de señales.

En este proyecto el indicador estratégico fue el de mantener en condiciones adecuadas el sistema de telecomunicaciones, o sea torre dañada/torre a reparar.

Acorde con la conclusión de operaciones ferroviarias por parte de FNM, el sistema de telecomunicaciones empezó a ser operado y autoproporcionado por los concesionarios del sistema ferroviario a partir del mes de julio de 1999.

Para llevar a cabo la entrega mediante enajenación o arrendamiento de los equipos necesarios para la operación de este sistema, se realizó la revisión del inventario de estos bienes, así como del inventario de la infraestructura correspondiente, habiendo sido validados tanto por el organismo como por cada una de las empresas concesionarias.

El Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., fue la institución encargada de llevar a cabo la valuación de estos inventarios, que sirvió de base para preparar los contratos correspondientes. No obstante, el proceso de perfeccionamiento de estos contratos se llevó un tiempo considerable, no habiendo sido suscritos al cierre del ejercicio.

Por otra parte, se destaca que la operación y control del sistema de telecomunicaciones, será responsabilidad absoluta de los concesionarios, liberando a este Organismo de los compromisos establecidos en los contratos mencionados.

Cabe señalar que parte de la infraestructura del sistema de telecomunicaciones, no se encuentra instalada en inmuebles propiedad de este Organismo, y por su antigüedad y lo remoto de los lugares en que está asentada, se desconoce a los propietarios de los terrenos.

Asimismo, la Subsecretaría de Comunicaciones de la SCT, y la Comisión Federal de Telecomunicaciones, han aprobado en principio el plan presentado por FNM, para la cesión de los permisos para el aprovechamiento de las frecuencias, quedando pendiente para su aprobación definitiva la entrega, por parte de los concesionarios, de su plan técnico para la modernización del sistema que implique mejorar su aprovechamiento, así como la forma en que habrán de asignarse dichas frecuencias en aquellas vías férreas compartidas por más de un ferrocarril.

El modelo que ha sido aprobado por el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, para delegar a los concesionarios privados la responsabilidad del servicio, está basado en incorporar la infraestructura del sistema de telecomunicaciones a los títulos de concesión ferroviaria que se han otorgado; así como en la cesión de derechos y obligaciones derivados de los permisos para el uso y aprovechamiento de las frecuencias que tiene asignadas FNM, a excepción de las autorizadas después de entrar en vigor la actual Ley Federal de Telecomunicaciones.

Debido a que la entidad suspendió operaciones en el mes de agosto, se cancelaron las 91 obras originalmente autorizadas; no obstante se ejercieron 71 035.5 miles de pesos, el 99.1 por ciento del presupuesto modificado anual y superior al presupuesto original de 20 080.1 miles de pesos, el mayor gasto se atribuye a la continuidad del programa de liquidaciones y jubilaciones del personal, al erogarse en el capítulo de servicios personales 19 907.1 miles de pesos.

Otro capítulo que impactó en el gasto, fue el de servicios generales con una erogación de 50 491.6 miles de pesos, destacando los siguientes servicios: telefónico (4 011.2 miles de pesos); energía eléctrica (8 750.9 miles de pesos); conducción de señales análogas (9 183.6 miles de pesos); arrendamiento de equipo y bienes informáticos (6 861.3 miles de pesos), subrogaciones (3 771.2 miles de pesos); asesorías (2 970.0 miles de pesos); servicios de informática (2 695.7 miles de pesos) y el mantenimiento

y conservación de bienes informáticos (8 900.7 miles de pesos), los cuales arrojan un gasto de 47 144.6 miles de pesos, que representan el 93.4 por ciento de lo ejercido en este capítulo.

Lo anterior, al concesionarse los ex Ferrocarriles Pacífico-Norte, Sureste y la Línea Corta Ojinaga-Topolobampo, los concesionarios dejaron fuera departamentos regionales de telecomunicaciones no operables para ellos, por lo que FNM ha realizado gastos para su mantenimiento.

Adicionalmente, se llevaron a cabo diversas acciones, entre las que destacan:

- Soporte a la operación del sistema de control de transporte.

Se continuó proporcionando el servicio de comunicación y transmisión de datos de los movimientos operativos de los concesionarios; actualmente el envío de los mensajes EDI hacia el “gateway” ubicado en las instalaciones de UPT en San Luis Missouri, se realiza a través de la comunicación que se mantiene entre los Ferrocarriles y la estación en Buenavista, que a su vez se conecta hacia UPT en los Estados Unidos; mientras que el servicio de comunicación de datos hacia las diferentes estaciones de cada uno de los ferrocarriles, se proporciona a través de la red de líneas “micro” como medio de transmisión y el FEP (3 745) que se encuentra conectado a nivel canal a los equipos “mainframe” propiedad del organismo. Lo que hace necesaria la operación y administración de los diferentes elementos adicionales de hardware, así como el soporte a los sistemas operativos del equipo IBM, hasta que la última estación sea migrada a las instalaciones de los diferentes proveedores de servicios (GTE, IBM, etc); el concesionario TGM mantiene comunicación a 28 puntos desde la red FNM, Ferromex a 44 diferentes, Ferrosur a 8 y TFVM a 11.

Como una medida adicional y debido a la configuración del “Cross Domain” en Buenavista, las terminales de los puntos de reporte de datos de los concesionarios, pudieron acceder los diferentes ambientes de la aplicación del Sistema de Control de Transporte (81, 65 y 61), facilitando las operaciones de intercambio desde un mismo dispositivo en una misma localidad.

Asimismo, se proporcionó el servicio de conexión a las aplicaciones de los concesionarios, a todos aquellos clientes “mayores” que en su momento fueron clientes de FNM, a través de la infraestructura de software y hardware de la dependencia.

Por otra parte, en cuanto al soporte para la operación y explotación del Sicotra, en este mismo periodo se efectuaron modificaciones importantes al sistema de control de transporte al actualizarse archivos de tablas de cuotas, productos, distancias, etc., y proporcionar ayuda a los usuarios, corrigiendo datos erróneos tanto de captura como de operación interna del sistema, realizando actividades de actualización de archivos, corrección de datos y de registro de carros, y elaborando programas y procedimientos para la explotación de la información de los archivos en línea.

- Formulación de estados de cuenta por concepto de renta de las unidades de arrastre (Car-Hire).

Se mantuvo un estricto control del equipo de arrastre propiedad de FNM, a través de la interacción con la Asociación Americana de Ferrocarriles (AAR), en lo referente a cuotas y demás datos necesarios para efectuar los cálculos de cobro de car-hire. En cuanto a la asignación del equipo de arrastre a los concesionarios, se han efectuado diversos procesos de identificación, ubicación y actualización del equipo para mantener la base de datos, conciliando esta información contra los registros contables.

Paralelamente, se realizó la formulación de los reportes mensuales por concepto de pago de car-hire a las compañías ferroviarias y particulares extranjeros y de los cobros de car-hire a las compañías ferroviarias extranjeras; se proporcionó asistencia en la elaboración de los programas para el cómputo de car-hire de las compañías ferroviarias mexicanas, y la elaboración de reportes en materia de car-hire al Ferrocarril del Sureste; se participó en la conciliación de los cobros y pagos de car-hire con las compañías ferroviarias y particulares extranjeras, y con las compañías ferroviarias mexicanas; y se determinaron los cobros de car-hire por la flota propiedad de FNM.



Al finalizar el ejercicio de 1999, se tenía un gran avance en la conciliación de cobro y pagos de car-hire con las Compañías Ferroviarias, trabajo que se estima finalizar durante el primer semestre del año 2000.

- Actualización del archivo maestro de carros ante la AAR.

Se realizó el mantenimiento y actualización del programa de comunicaciones, se dió seguimiento a las modificaciones del manual de especificaciones y de los documentos informativos; se realizó el mantenimiento de la flota en UMLER, en cuanto a la captura de la información de las modificaciones del equipo de arrastre, la actualización de carros propiedad del Organismo en el archivo maestro de UMLER, vía módem, la transmisión de los datos de las pruebas de frenos aplicadas a las unidades y la realización de los cambios requeridos por la AAR a las unidades que presentaron errores en los diferentes campos para mejorar el nivel de confianza en la información de la flota; se dio seguimiento a los diferentes programas del "Industry Reference File" (IRF), quien tiene la responsabilidad del desarrollo, implementación y mantenimiento de los archivos de referencia para la industria; y se realizó la transferencia y recepción de datos en formato EDI, en cuanto al intercambio de equipo con la Asociación Americana de Ferrocarriles.

Adicionalmente, se iniciaron los trabajos para realizar la transferencia de datos de los intercambios realizados en México a la Asociación Americana de Ferrocarriles y la recepción de información de intercambios realizados en otras líneas; las modificaciones de los programas que se utilizarán para la comunicación con Railine con el fin de evitar la posible problemática del año 2000, así como los diferentes formatos que se manejarán para la actualización del equipo en la ARR; se continuará con el mantenimiento de la flota en UMLER, dando inicio al proceso para dar de baja las unidades que fueron asignadas a Ferromex, Ferrosur y Terminal del Valle de México, y el mantenimiento en el archivo maestro UMLER de las unidades que no fueron asignadas, con el fin de que éstas sean sujetas a perdiem y millaje pagos por servicios interlineales entre FNM y las empresas ferroviarias privadas concesionadas.

- Soporte a los sistemas administrativos

Los sistemas administrativos son de gran relevancia para llevar a buen término la contabilidad de la empresa, su importancia radica en la confiabilidad de la información almacenada en los dispositivos de los equipos de cómputo.

Estos sistemas son monitoreados por personal especializado cada vez que son ejecutados, verificando los parámetros necesarios en cada ejecución, con el fin de que los resultados emitidos sean correctos, además de asignar el espacio necesario de almacenamiento en los medios magnéticos para evitar posibles contratiempos en la ejecución de los mismos.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Reparar estructuras(Torre dañada/Torre a reparar)*

Este indicador consideraba originalmente la reparación de 91 torres de un universo de cobertura de 99 obras, estableciendo un porcentaje de cumplimiento de 92.0 por ciento, sin embargo, el indicador fue cancelado debido a que la entidad suspendió operaciones en el mes de agosto.

El comportamiento presupuestal de este indicador quedó descrito a nivel de proyecto.

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 447 Operar la Infraestructura Básica.

Su objetivo principal fue el de atender el mercado nacional e internacional del transporte de carga, con calidad, eficiencia y cobertura adecuada, así como el traslado de pasajeros para grupos de población de escasos ingresos y en zonas aisladas de la República Mexicana.

El presupuesto ejercido por 162 911.4 miles de pesos, se financió con transferencias del Gobierno Federal por 55 346.6 miles de pesos y 107 564.8 miles de pesos con recursos propios. Del total erogado

el 84.9 por ciento fue para cubrir el servicio de carga, el 11.4 por ciento al servicio de pasajeros y 3.7 por ciento al programa de mantenimiento de coches de pasajeros.

Por concepto del destino de gasto, se integró principalmente por el gasto de operación con 156 872.0 miles de pesos, de los cuales 92 214.1 miles de pesos fue para cubrir lo correspondiente a materiales y suministros, principalmente combustibles y lubricantes, 59 268.7 miles de pesos en el capítulo 1000 de servicios personales y 5 389.2 miles de pesos en servicios generales. La inversión física sumó 6 039.4 miles de pesos, que se pagó totalmente con recursos propios. Lo erogado en esta actividad institucional tuvo un cumplimiento del 97.7 por ciento, con respecto a la asignación modificada, y del 97.4 por ciento en relación al presupuesto original, cubriéndose con recursos propios 107 564.8 miles de pesos y 55 346.6 miles de pesos con transferencias.

PROYECTO: I043 Servicio de Transporte de Carga.

Se asignaron 112 900.9 miles de pesos, mientras que se ejercieron 138 231.2 miles de pesos, de los cuales 91 525.8 miles de pesos se destinaron al capítulo de servicios generales, 46 172.3 miles de pesos a servicios personales y 533.1 miles de pesos a materiales y suministros.

La operación ferroviaria a cargo de FNM, sólo tuvo lugar durante los primeros ocho meses de 1999. Los datos que a continuación se consignan corresponden exclusivamente a las vías cortas remanentes de la zona sureste del sistema ferroviario, formadas por las unidades ferroviarias de Chiapas, Mayab, Istmo de Tehuantepec, Oaxaca y del Sur.

Por lo que respecta a la línea de Nacojarí, esta fue operada por FERROMEX mediante derechos de paso, y la línea Tijuana-Tecate sigue estando a cargo del San Diego Imperial Valley Railroad, mediante un contrato de arrendamiento que tiene suscrito con el organismo.

- Las metas del transporte de carga llevado a cabo en las líneas cortas de la zona sureste superó la meta original prevista, en razón del esfuerzo realizado por el organismo para prestar este servicio de manera eficiente y segura. Los resultados alcanzados permitieron obtener un mayor importe de recursos propios, ya que se habían presupuestado originalmente 36 150.1 miles de pesos y se obtuvieron 368 319.1 miles de pesos.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Transportar carga Generar millones de toneladas/kilómetro*

Durante 1999 se movilizaron 2 259.5 miles de toneladas netas, que produjeron 642.9 millones de toneladas-kilómetro, que superan a las metas originales de 1 029.6 miles de toneladas y 145.0 millones de toneladas-kilómetro, respectivamente, lo que significó una variación mayor de 119.5 por ciento y 343.4 por ciento, respectivamente. El incremento en las metas originó que el presupuesto ejercido por 138 231.2 miles de pesos, fuera superior a la asignación original en 22.4 por ciento y en 25 330.3 miles de pesos, recursos que fueron cubiertos en un 69.4 por ciento con recursos propios y 30.6 por ciento con transferencias. El destino del gasto fue integrado por 91 525.8 miles de pesos en materiales y suministros, de los cuales aproximadamente el 90.0 por ciento se pagó por concepto de combustibles y lubricantes, 46 172.3 miles de pesos en servicios personales y 533.1 miles de pesos a servicios generales.

Otras actividades sobresalientes que se llevaron a cabo en el servicio de transporte de carga, fueron las siguientes:

- A partir del inicio de 1999, se redimensionó la fuerza tractiva asignada a las vías cortas remanentes, de 102 a 45 locomotoras, con el doble propósito de adecuarla al programa de licitación de las mismas y el de racionalizar el uso de las locomotoras para promover el ahorro en el consumo de combustibles y lubricantes. Cabe señalar, que no obstante lo anterior, el movimiento de flete no tuvo rezagos en lo general, ya que inclusive registró importantes incrementos tanto en toneladas netas movilizadas como toneladas-kilómetros.

- En el mes de febrero fueron canceladas las tarifas preferenciales, dado que lo más importante de la captación de este tipo de flete ya no se recorría dentro de la zona de operación actual del Organismo. Adicionalmente, a partir del mes de abril de 1999, se aplicó un incremento tarifario al flete del 9.15 por ciento en promedio, para compensar el efecto inflacionario desde su última revisión en octubre de 1998 y para disminuir su diferencia con las cuotas vigentes, tanto de los ferrocarriles concesionados como del autotransporte carretero.
- Además de este ajuste en las tarifas, a partir del 20 de mayo, se cancelaron las “Tablas Diferenciales”, para aplicar exclusivamente la “Tarifa Única de Carga y Express”. Con estas dos medidas, además de compensar los efectos inflacionarios, se estableció como fin secundario alentar a los concursantes de las licitaciones de las líneas cortas.
- De los fletes comerciales más importantes que se movilizaron, fueron los tráficos de cemento, maíz, gas doméstico, gasolina, diesel, combustóleo y arena sílica.

Los esfuerzos que realizó el organismo, para que a la vez que se preparaba la licitación de las líneas cortas del sureste, se atendiera con oportunidad y confiabilidad el movimiento de la carga que se generaba y recibía en esas líneas, se reflejó en la superación de las metas planeadas, que redundaron, consecuentemente en una mayor captación de ingresos propios.

Conforme al Artículo Cuarto Transitorio de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, FNM continuó administrando y operando las vías cortas de Tijuana-Tecate y de Oaxaca, que fueron declaradas desiertas, así como los talleres de reparación de equipo, ubicados en la Junta Chihuahua, Empalme, Sonora y Matías Romero, Oaxaca, que fueron cerrados en el curso de 1999, conjuntamente con el taller de Aguascalientes, Aguascalientes, que ya había dejado de operar sin desincorporarse del organismo, hasta en tanto se realice la entrega de las mismas al Gobierno Federal y la SCT otorgue las concesiones y permisos a terceros.

En el transcurso del año, de conformidad a las políticas establecidas en la reestructuración y modernización de los ferrocarriles, se eficientó y mejoró su operación, así como la actividad comercial; asimismo, se dio especial atención a los sistemas de despacho de trenes, información operativa para los usuarios. Para continuar con el proceso de concesionamiento, se revisaron los derechos de paso obligatorios o que para estimular la competitividad se propone que se incluyan en el título de concesión, destacando el análisis de los aspectos relativos al despacho y control de trenes, derechos y obligaciones del concesionario y los beneficiarios; el mantenimiento de las vías y gastos de capital; contingencias y solución de controversias y contraprestaciones económicas.

Se continuaron las acciones para aumentar el tráfico de carga, entre las que se pueden mencionar, la captación de nuevos clientes y generación de fletes productivos fueron atendidas con eficiencia y calidad; implantación de modernos sistemas computarizados en el control del tráfico y atención a los usuarios, así como cambios cualitativos y cuantitativos en el establecimiento de tarifas, que permitieron al organismo captar mayores ingresos en función de las distancias en que se transportan los productos.

Se promovió la atención del servicio y de la demanda de los usuarios, manteniendo un contacto personalizado en lo que se refiere a proporcionar información en materia de cotizaciones tarifarias, notificaciones a los clientes sobre los incrementos y los diversos descuentos que han sido otorgados por los ferrocarriles conectantes o por el propio corporativo, además de la localización de embarques, suministros de equipos, tiempo en tránsito y plazos libres, así como el procedimiento de documentación de unidades y logística de servicio, entre otras.

PROYECTO: I044 Servicio de transporte de pasajeros

Su gasto total ejercido fue de 24 680.2 miles de pesos, de los cuales corresponden 18 640.8 miles de pesos a la prestación de servicios de pasajeros y 6 039.4 miles de pesos al programa de mantenimiento de coches de pasajeros. De la erogación total 11 583.8 miles de pesos fueron financiados con recursos propios y 13 096.4 miles de pesos con transferencias del Gobierno Federal, del importe total ejercido el

cual fue menor a la asignación original en 29 610.9 miles de pesos (54.5 por ciento), debido a que no fueron cumplidas las metas de tráfico de pasajeros.

**INDICADOR ESTRATEGICO: Transportar pasajeros (Miles de pasajeros)**

El comportamiento programático de este indicador, se comenta a continuación:

- Se transportaron 460.7 miles de pasajeros que generaron 128.3 millones de pasajeros-kilómetro, cumpliéndose las metas en un 40.2 por ciento y 41.7 por ciento, respectivamente con relación a las metas originales de 1 146.0 miles de pasajeros y 308.0 millones de pasajeros-kilómetro, respectivamente, y al universo de cobertura. Asimismo, para realizar el transporte de pasajeros se entregaron a la empresa GIMCO 18 coches de pasajeros para su reparación mensual, los cuales totalizaron 144 en el periodo enero-agosto.
- El proceso de reestructuración del servicio ferroviario de transporte de pasajeros ha sido sustantivo, ya que en cumplimiento de los objetivos nacionales y del sector comunicaciones y transportes, este servicio se ha visto reducido al mínimo posible por sus altos costos de operación y escasa rentabilidad.
- Por lo anterior, en concordancia con las políticas emitidas por el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano y el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, en el sentido de que únicamente se operen aquellas rutas que puedan satisfacer las necesidades de los grupos de población de más bajos ingresos o en zonas incomunicadas por otros medios, se tomó la decisión de suspender 4 trenes de pasajeros y reducir rutas durante 1999, los cuales se detallan a continuación.

Trenes de pasajeros suspendidos o reducidos en su tramo y/o frecuencia de recorrido al 31 de agosto de 1999.

Número de tren	Ruta	Supresión
Trenes suspendidos 221-222 361-362 363-364 307-308	Tapachula-Ciudad Hidalgo Mérida Valladolid Mérida-Peto Mérida-Tizimín	Mayo 27 Mayo 31 Mayo 31 Julio 21

La suspensión fue de 8 trenes mixtos considerando su recorrido de ida y regreso

Número de tren	Ruta	Supresión
Trenes reducidos en su tramo 1-2 1-2 Extra 49-50 49-50 Extra 107-108 107-108 Extra	México-Nuevo Laredo (1) México-Salttillo (2) Coatzacoalcos-Mérida (1) Coatzacoalcos-Campeche (2) Puebla-Oaxaca (1) Tehuacán-Oaxaca (2)	Junio 23 Junio 23 Julio 20 Julio 20 Agosto 23 Agosto 23

(1) Se refiere a la ruta original

(2) Referente a la ruta modificada con respecto a la original

Número de tren	Ruta	Supresión
Trenes reducidos en su frecuencia (diario a terciado) 13-14 Extra 103-104 49-50 105-106	Aguascalientes-Torreón Veracruz,-Coatzacoalcos Coatzacoalcos-Campeche Coatzacoalcos-Tapachula	Julio 2 Julio 20 Julio 20 Julio 20

Servicio de transporte de pasajeros en operación al 31 de agosto de 1999.

Número de tren	Ruta	Distancia (kms)	Frecuencia
Trenes del Norte			
13-14	Aguascalientes-Torreón	551	Terciado
1-2	México-Salttillo	873	Terciado
171-172	Ciudad Victoria-Tampico	235	Terciado
181-182	Salttillo-Piedras Negras	440	Terciado
Trenes del Sureste			
51-52	México-Veracruz	464	Diario
53-54	México-Veracruz	464	Diario
103-104	Veracruz-Coatzacoalcos	407	Terciado
105-106	Coatzacoalcos-Tapachula	672	Terciado
107-108	Tehuacán-Oaxaca	293	Diario
49-50	Coatzacoalcos-Campeche	722	Terciado

Se mantuvieron en operación hasta el 31 de agosto 10 trenes de pasajeros regulares, 7 fueron controlados por FNM y su arrastre efectuado por concesionarios en líneas troncales y 3 eran operados por líneas cortas de FNM, por lo cual se concluyeron las negociaciones para los contratos de arrastre de coches de pasajeros con los concesionarios: Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM); Ferrocarril Mexicano (FERROMEX) y Ferrocarril del Sureste (FERROSUR).

Esta disminución de trenes y rutas, en cada caso ha sido materia de profundo análisis y observación de campo, fundamentando la suspensión de los servicios en el hecho de que en todas ellas existe disponibilidad comprobada de transporte alternativo; tomando en cuenta lo establecido en el artículo 43 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, ordenamiento aprobado por el Honorable Congreso de la Unión en mayo de 1995 y que a la letra dice: "El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte público".

Aunado a lo anterior, algunos de los servicios suspendidos presentaban características de duplicidad y otros una escasa demanda, que impactaba de manera importante en los costos de operación de FNM, ya que el servicio de pasajeros recibe subsidio en todas las corridas que operan en el Sistema Ferroviario Nacional.

Asimismo, se autorizaron incrementos a las tarifas por parte de la SCT, que fueron aplicables a partir del 18 de marzo de 1999, a los trenes de servicio de pasajeros, en los siguientes porcentajes: 42.8 por ciento para el Tren México-Salttillo y para los 9 trenes restantes el 28.5 por ciento.

El menor presupuesto ejercido obedece también a las siguientes acciones:

- Desalojo al personal que habitaba en las ex armoneras en la Estación de Buenavista, Distrito Federal.
- La reparación de 8 vías de FNM en la estación de Pantaco, con el propósito de evitar descarrilamientos de coches, y la sustitución de 5 juegos de cambio de vías.
- Se descongestionó el patio de Pantaco para ordenar la flota de coches disponibles.
- Se concluyó el desalojo de chatarra en Pantaco para su comercialización.
- Se determinó que la flota de coches para operación necesaria era de 70 unidades para proporcionar el servicio de pasajeros, a la vez que las unidades en proceso de condenación se utilizaron como fuente de refacciones, disminuyéndose los correspondientes programas de reparación.
- Se racionalizaron tanto la utilización de áreas de estaciones como los servicios externos de limpieza y vigilancia, así como la intensidad de los horarios de alumbrado en las instalaciones.
- Entre enero y marzo se realizó la disminución de la plantilla de personal de 707 a 306 plazas, y para el mes de agosto solo quedaban 3 personas.

En razón del alto nivel deficitario de este servicio, una vez realizados los análisis respectivos y actuando dentro del marco de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en 1996 el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, resolvió que el servicio de transporte de pasajeros por ferrocarril, debía restringirse a aquellas rutas en donde no exista una oferta comprobada de autotransporte.

Por resolución del Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, el servicio de transporte de pasajeros por ferrocarril fue administrado a partir del mes de septiembre de 1999 por la SCT, para esto, durante agosto FNM puso a su disposición la información y documentación necesaria, así como los preparativos para transferir las instalaciones y los activos que constituyen la flota de coches y los talleres.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Mantenimiento de coches de pasajeros (mantenimientos necesarios/mantenimientos a realizar)*

En este programa se ejercieron 6 039.4 miles de pesos, que fueron financiados con recursos propios. En comparación a la asignación original se tuvo un cumplimiento del 24.9 por ciento, no obstante de que las metas fueron superadas, ya que se tenía pronosticado efectuar el mantenimiento de 76 coches de pasajeros de un universo de cobertura de 135 mantenimientos a carros se efectuaron 144 reparaciones, lo que significó un cumplimiento programático mayor de 89.5 por ciento y un avance de 6.7 por ciento respecto al universo de cobertura establecido. Este comportamiento se debió a que fueron utilizados los materiales y refacciones que se tenían en los almacenes, así como de los coches de pasajeros que ya se habían retirado en su operación. Los recursos no ejercidos fueron reasignados al gasto corriente, principalmente a servicios personales.

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros

Su objetivo principal fue el de controlar y supervisar adecuadamente los servicios que proporcionó el Organismo, vigilar la correcta aplicación de los recursos humanos, materiales y financieros, así como apoyar la finalización del proceso de concesionamiento de los servicios ferroviarios a privados, y el redimensionamiento de las estructuras orgánicas vigentes.

El presupuesto ejercido en esta actividad fue de 1 617 267.1 miles de pesos, que representó un incremento de 1 197 310.2 miles de pesos con relación al original; cabe señalar que los recursos ejercidos fueron de naturaleza corriente, destinándose a la liquidación y jubilación de los trabajadores para terminar el cierre de operaciones ferroviarias de la entidad, el finiquito de juicios laborales y el incremento salarial otorgado en la revisión contractual a partir del mes de junio de 1999. Adicionalmente, se incluyen gastos de la ruta del Mayab, la cual se había considerado concesionarse en 1998 y fue propuesta para 1999 y se realizaron estudios para la viabilidad económica y situación financiera.

Esta actividad comprende dos proyectos: el N000 Actividad Institucional no asociada a proyectos, con un ejercicio de 1 602 353.5 miles de pesos, los cuales fueron financiados con 881 220.6 miles de pesos de recursos propios y 721 132.9 miles de pesos con apoyos del Gobierno Federal; y el proyecto I008 Proceso de Reestructuración y Privatización de los Servicios Ferroviarios, en el cual se ejercieron 14 913.6 miles de pesos, de los cuales 4 150.0 miles de pesos fueron recursos propios, y 10 763.6 miles de pesos de transferencias.

El presupuesto ejercido de 1 617 267.1 miles de pesos, se destinó en un 99.1 por ciento al proyecto N000 Actividad Institucional No Asociada a Proyectos y el restante 0.9 por ciento al Proyecto de Reestructuración y Privatización a los Servicios Ferroviarios, de los cuales 1 374,556.3 miles de pesos se destinó al capítulo de servicios personales, 228 970.4 miles de pesos a materiales y suministros y 13 740.4 miles de pesos a servicios generales.

PROYECTO: N000 Actividad institucional no asociada a proyectos

El gasto ejercido de 1 602 353.5 miles de pesos, se destinó en un 85.1 por ciento al capítulo de servicios personales, 0.8 por ciento a materiales y suministros y el restante 14.1 por ciento a servicios generales.

El ejercicio presupuestal en este proyecto fue superior en 342.5 por ciento con respecto a la asignación original. El mayor gasto se debe principalmente a las siguientes causas: la continuación en operación de la Línea Corta del Mayab; y a la continuidad de liquidaciones y jubilaciones de los trabajadores ocupados hasta el mes de agosto, como consecuencia del cierre de FNM como área operativa, el pago de la conclusión de juicios laborales, así como la repercusión de que al liquidarse a un volumen importante de trabajadores, a los cuales hubo que cubrirles sus "finiquitos", en donde se incluyen vacaciones devengables y no disfrutadas, diferencias en remuneraciones, parte proporcional de aguinaldos, impuestos sobre productos del trabajo, entre otros.

#### Recursos Humanos

El presupuesto ejercido a partir del 1º de septiembre de 1999, una vez que el Proceso de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano prácticamente se concluyó, la preparación del cierre administrativo del Organismo adquirió la máxima prioridad, el cual su objetivo principal fue el de preparar la transferencia de todos los asuntos pendientes del Organismo a la Unidad Liquidadora, tratando de dar cumplimiento a todas aquellas actividades que propiamente conforman este cierre y que coadyuvarán a la preparación de los estados financieros de inicio por parte del liquidador.

Los compromisos, cuya solución por la naturaleza de los mismos rebasarán la presente administración, se consideraron como programas de largo plazo, en los cuales primeramente se busca la organización de los expedientes, así como continuar con su adecuada atención.

Uno de los principales objetivos en el marco del proceso de liquidación de FNM, consistió en la elaboración en forma coordinada entre la SCT y este organismo, de un proyecto de Decreto, cuya finalidad sería la extinción de la entidad paraestatal, así como el nombramiento del responsable de llevar a cabo el proceso de liquidación de la misma. Este proyecto fue elaborado oportunamente, y sometido a la revisión de las diversas instancias responsables, para que expusieran las observaciones o modificaciones a que hubiere lugar.

Con fecha 9 de diciembre de 1999, el Ejecutivo Federal envió a la Cámara de Senadores, la Iniciativa de Decreto por el que se extingue el Organismo Público Descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abroga su Ley Orgánica. La Iniciativa de Decreto fue recibida por la Cámara mencionada, elaborándose el dictamen respectivo. Sin embargo, por cuestiones de agenda legislativa esta Iniciativa no fue sancionada por la Cámara de Diputados en el ejercicio de 1999, por lo que seguramente será presentada a discusión en el próximo periodo de sesiones, el cual tendrá lugar en el curso del año 2000.

Al 31 de agosto de 1999, una vez entregadas las líneas de Chiapas-Mayab y de Nacozari a los concesionarios privados ganadores de las respectivas licitaciones, y de conformidad con el Programa de Actividades del organismo, se dieron por concluidas las operaciones ferroviarias a cargo de esta Entidad, manejándose las líneas cortas remanentes y el servicio de pasajeros por conducto de los diferentes concesionarios del sistema ferroviario mexicano, bajo la normatividad y supervisión de la SCT.

Lo anterior, permitió la cancelación de diversas unidades de trabajo del organismo, al ya no tener que llevar a cabo las funciones que tenían encomendadas, tal como se aprecia a continuación:

- La Subdirección General de Recursos Humanos y Relaciones Laborales desapareció, a excepción del Departamento de Nóminas que pasó a depender de la Subdirección General de Finanzas, ocupándose de la administración del personal en activo que fue recontratado por honorarios y de la atención al personal jubilado, así como de la Gerencia Jurídico-Laboral que quedó adscrita a la Consultoría Jurídica, atendiendo todo lo relativo a las demandas laborales, que es uno de los programas remanentes cuya solución sólo será posible a largo plazo.

- La Subdirección de Operación fue cancelada del organigrama de FNM, dedicándose su titular y parte del personal anterior a la formación de la paraestatal "Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec", bajo responsabilidad exclusiva de la SCT.
- La División de Transporte de Pasajeros también desapareció, prestándose el servicio de pasajeros mediante contratos celebrados con los usuarios, cuya administración es de exclusiva responsabilidad de la SCT.
- Finalmente, la Coordinación de Comunicación Social dejó de funcionar, en tanto que la Gerencia de Servicios Especiales, que se encarga de la seguridad y vigilancia de los activos remanentes del organismo, continuó en funciones, adoptando adicionalmente las actividades relacionadas con la protección civil.

Como consecuencia de la conclusión de operaciones ferroviarias a cargo de FNM al 31 de agosto de 1999, se procedió a la liquidación o jubilación de todo el personal restante, quedando a partir de esa fecha y hasta el 31 de diciembre, o antes en algunos casos, recontratados por honorarios los servidores públicos indispensables para llevar a cabo los trabajos administrativos encaminados a la extinción del organismo.

- Personal Jubilado

Al inicio del ejercicio 1999, se tenían en registro de conformidad con la documentación disponible, la cantidad de 56 197 jubilados. Una vez que al 31 de agosto del mismo año, se concluyeron las operaciones ferroviarias de FNM y al mismo tiempo se liquidó al personal remanente, jubilando a los trabajadores que tenían derecho a ello, se pudo depurar el padrón de jubilados, cuya cifra resultó ser de 57 404, en base a la cual se solicitaron los cálculos actuariales para establecer los fondos necesarios destinados a la constitución definitiva de los fideicomisos laborales.

El 30 de junio de 1999, FNM y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarriles de la República Mexicana (STFRM), celebraron Convenio por el cual se dio por revisado en el aspecto salarial el Contrato Colectivo de Trabajo, vigente en aquel entonces para los trabajadores del organismo. En dicha revisión, se acordó un aumento del 15 por ciento al salario tabulado de los trabajadores en servicio a partir del 1º de junio, y se ajustaron las pensiones jubilatorias, del 10.84 por ciento concedido al 1º de enero de 1999, al 15 por ciento vigente al 1º de junio. Adicionalmente, en ambos casos se aumentaron las cantidades mensuales que se otorgan por canasta básica y ayuda de renta de casa.

- Bienes Muebles e Inmuebles

En virtud del mínimo tráfico ferroviario de carga que manejaría el organismo durante 1999 y el hecho de que se programara la conclusión de las actividades operativas para el mes de agosto, la captación de ingresos propios mediante enajenación de activos no útiles, cobró una alta prioridad dentro de las actividades sistemáticas. La estrategia seguida para este fin, consistió para el caso de los bienes muebles, en realizar licitaciones públicas de los equipos, maquinaria y materiales puestos a disposición de la Unidad de Desincorporación de Activos, ya fueran obsoletos o de uso comercial útiles en otros sectores productivos. Para el caso de los bienes inmuebles, se promovió la regularización de asentamientos humanos para su enajenación a precios de interés social, o bien, donde los inmuebles estuviesen libres de esta problemática, enajenarlos a valor comercial a los interesados.

- Finanzas y Aspectos Legales

Con fecha 9 de diciembre, el Ejecutivo Federal envió a la Cámara de Senadores, la Iniciativa de Decreto por el que se extingue el Organismo Público Descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México, y se Abroga su Ley Orgánica.



En el Artículo 2º de la Iniciativa de Decreto, se indica que la SCT, en su carácter de dependencia coordinadora de sector, establecerá las bases para llevar a cabo la liquidación del organismo y designará al liquidador responsable de ese proceso, el cual llevará a cabo las siguientes funciones:

Ejercer las atribuciones de apoderado legal para pleitos y cobranzas, actos de administración y actos de dominio, con todas las facultades generales y aún las especiales que de acuerdo con la Ley requieran poder o cláusula especial, así como para delegar su representación mediante poderes generales o especiales.

Levantar el inventario de los bienes pertenecientes al organismo, y concluir los expedientes relativos a la liberación y ocupación del derecho de vía.

Someter al dictamen del auditor designado por la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM), los estados financieros inicial y final de la liquidación.

Informar periódicamente a la SHCP y SECODAM, así como a la SCT, sobre el avance y estado que guarde el proceso.

Levantar el acta de entrega-recepción de los bienes y recursos del organismo.

Como parte del proceso de concesionamiento del sistema ferroviario mexicano, desde el año de 1995 se ha venido trabajando en el análisis y depuración de las cuentas contables, con la finalidad de lograr una cada vez mayor transparencia en las cifras que representarán los estados financieros iniciales de la Unidad Liquidadora.

A partir de fines de junio de 1997, fecha en que inició operaciones la primer empresa ferroviaria concesionaria, se derivaron diversos cargos por servicios compartidos, como son los fletes interlineales, telecomunicaciones, sistemas, car-hire, pasajeros y servicios de terminal, entre otros, mismos que anteriormente no era necesario cuantificar ni especificarlos, ya que la operación ferroviaria era realizada por una sola entidad: Ferrocarriles Nacionales de México. Debido a la prioridad que se tenía para el inicio de operaciones por parte de los concesionarios, por el volumen de operaciones que se generó, se dio un desfase en los trabajos de conciliación, revisión, análisis y validación de la información, mismos que se llevarán a cabo en el año 2000.

Al inicio del proceso de concesionamiento de los diversos ferrocarriles en que se dividió el sistema, se acordó con el consenso de todas las áreas, concentrar de manera ordenada los archivos de las estaciones, oficinas administrativas y talleres. Con el fin de albergar los archivos, se inició la adecuación de una bodega en Av. Ceylán, en la que se pretendía almacenar los archivos de los ex ferrocarriles regionales y los de las áreas corporativas. Sin embargo, su capacidad resultó insuficiente para cubrir las necesidades reales, por lo que se requirió contar con una nueva bodega ubicada en el Fideicomiso Pical-Pantaco, y posteriormente, con una tercer bodega ubicada en este mismo complejo.

Asimismo, durante 1999 se llevó a cabo la regularización y desincorporación de los activos remanentes para que en su caso, se realice la donación correspondiente a Entidades Federativas, Municipios, Instituciones Públicas o privadas y Asociaciones que no persigan fines de lucro, a fin de que sean utilizados para beneficio social, o bien, se proceda a su devolución al Gobierno Federal, o a su enajenación. Asimismo, se dio cumplimiento a los asuntos pendientes según lo establecido en los diversos títulos de concesión del servicio público de transporte ferroviario, relacionados con la protección del entorno, con base en las auditorías ambientales y los programas de restauración ambiental.

- Compromisos Laborales

FNM tiene la obligación basada en el clausulado del Contrato Colectivo de Trabajo, de cubrir con cargo a su presupuesto el costo de las pensiones jubilatorias, otorgadas a los trabajadores retirados con derecho a este beneficio.

Con la finalidad de asegurar el cumplimiento de esta obligación, a fines de 1997 se constituyó, con recursos provenientes de las concesiones ferroviarias, un fondo en Nacional Financiera para el pago de pensiones a los trabajadores jubilados de FNM, con el que se pudiera cubrir íntegramente este compromiso. En diciembre de 1998 se celebró contrato de depósito con la Tesorería de la Federación, mediante el cual dichos recursos devengarían una tasa real de interés del 6.5 por ciento, rendimiento que asegura el cumplimiento de las obligaciones por concepto de jubilaciones.

Igualmente, la empresa tiene que aportar una cuota mensual por cada trabajador jubilado de base a una mutualista denominada Previsión Obrera, a efecto de pagar un seguro de vida a los deudos de esos ex trabajadores en el momento de su fallecimiento. Está en proceso la creación de un fideicomiso que subrogará las responsabilidades de FNM en materia laboral. La información fue entregada a la SHCP quien debe establecer el tratamiento jurídico de este fideicomiso, con intervención del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

- Demandas Laborales

La problemática de las demandas laborales contra el organismo, tiene su raíz en el proceso por el que FNM fue conformándose. A la empresa original le fueron siendo agregados durante el tiempo, diversos ferrocarriles de otras empresas ferroviarias, proceso que incorporó a los trabajadores de esos ex ferrocarriles junto con sus propios regímenes laborales propios que coexistían con el Contrato Colectivo de Trabajo de FNM.

Dentro de este contexto, la administración del organismo se encontró obligada a aplicar a sus trabajadores diferentes tipos de prestaciones, derechos y obligaciones, circunstancia que fue propiciando el crecimiento de las demandas laborales, dada la posibilidad de argumentar interpretaciones encontradas a las disposiciones laborales del organismo, las que en términos de la Ley Federal del Trabajo, deben resolverse en beneficio de los trabajadores.

Al inicio de la década, FNM contaba con alrededor de 83 000 empleados, iniciándose en esa fecha un importante programa de retiro voluntario, llegando en 1994 a tener 49 000 trabajadores. Este proceso fue un detonador adicional que explica el incremento acelerado de las demandas laborales.

Otro factor de gran influencia fue que la gestión administrativa de personal fue alternadamente centralizada y descentralizada, ya que hasta 1996 no se tenía un sistema que permitiera conocer a nivel nacional y de manera real, el número de juicios existentes y su estado procesal. Ello se traducía en una falta de control de los procedimientos y en ineficacia en la defensa de los intereses del organismo.

No obstante que en los últimos años se ha hecho un esfuerzo para disminuir el problema, los planes del organismo se centraron en el proceso de reestructuración del sistema ferroviario y su apertura al capital privado, como programa prioritario que ha sido del Gobierno Federal.

Por otra parte, el proceso de reestructuración si bien no es el origen de la problemática de las demandas laborales, ha incidido de manera significativa en el crecimiento de los juicios laborales contra el organismo. A la fecha, aún cuando los conceptos que se reclaman a Ferrocarriles son diversos, una gran parte de ellos se encuentran íntimamente relacionados con la terminación de relaciones laborales del personal.

Es el caso de los juicios en materia de jubilaciones, como lo son también los conceptos relativos a liquidaciones, diferencias de salarios, reinstalación, nulidad de convenios y diferencias de prima de antigüedad.

- Vigilancia

Mientras existan bienes patrimoniales del organismo, es necesario resguardarlos y protegerlos.

La presencia de un cuerpo de vigilancia es indispensable en los predios a fin de evitar invasiones en las instalaciones y equipo ferroviario para frenar rapiña, y en los almacenes para asegurar los bienes contra hurtos y deterioros.

Las instalaciones remanentes del organismo, para fines de vigilancia y seguridad, se clasificaron en tres grupos:

El primero de ellos engloba a las instalaciones que por su valor económico e histórico, así como por su vulnerabilidad, es imprescindible mantener una vigilancia de tiempo completo. En este grupo se tienen identificadas 41 instalaciones, en las cuales se cumplen los requerimientos de seguridad con 510 elementos, de los cuales el 10 por ciento son empleados del organismo y el 90 por ciento restante contratados externamente.

En el segundo grupo se consideran las instalaciones, que si bien llegan a tener características similares a las del primero, representan una segunda prioridad, considerando las limitaciones de recursos disponibles, pero que definitivamente sería recomendable que también contaran con vigilancia completa. Se tienen identificadas las instalaciones de este grupo, las que ascienden a 60, para las cuales sería necesario contar con una plantilla de personal semejante a la del primer grupo.

El tercer grupo se constituye por instalaciones en que sus bienes son de bajo valor económico, son sumamente numerosas, más de 550, y presentan una gran dispersión geográfica, por lo que no resulta costeable su vigilancia.

En el caso de las vías férreas fuera de operación, de los 1 600 kilómetros que representan, se vigilan de manera constante apenas 80 kilómetros. Sin embargo, tomando en cuenta los constantes ilícitos que se cometen en esta infraestructura, podrían ser objeto de una revisión periódica, mediante recorridos programados.

- Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Con el fin de apoyar las gestiones conducentes a conformar la naturaleza del Museo como Asociación Civil, el Consejo para la Cultura y las Artes y FNM, solicitaron al H. Consejo de Administración que se dé continuidad y desarrollo como espacio de conservación, investigación y divulgación del patrimonio histórico y cultural de los Ferrocarriles Mexicanos. Se estima que con respecto al Acuerdo original, la transmisión a CONACULTA de los bienes, así como del acervo histórico y documental que conforman el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

- Observaciones de los Órganos Fiscalizadores.

Durante 1999, la Contraloría Interna en FNM mantuvo una coordinación permanente con los diversos Órganos externos de fiscalización a través de reuniones de trabajo, confronta de observaciones y seguimiento directo de la atención de las irregularidades detectadas por los mismos en las áreas auditadas, instrumentando acciones específicas de gestión para propiciar la solventación de observaciones.

A continuación se presenta cuadro resumen de las observaciones atendidas y generadas durante el ejercicio 1999, en forma comparativa con las observaciones vigentes al inicio de ese mismo año.

Órgano Fiscalizador	Pendientes al 31-Dic-98 A	Atendidas en 1999 de ejercicios anteriores B	Total en proceso de 1998 y ejercicios anteriores C=A-B	Generadas en 1999 D	Atendidas del ejercicio 1999 E	Total en proceso del ejercicio 1999 F=D-E	Total atendidas durante 1999 G=B+E	Total H=C+F
Órgano Interno de Control	28	19	9	3	1	2	20	11
Auditor Externo	99	42	57	46	0	46	42	103
Contaduría Mayor de Hacienda	33	33	0	9	0	9	33	9
Total	160	94	66	58	1	57	95	123

- Programa de Apoyo al Fortalecimiento de la Integridad y Profesionalización del Servicio Público.

En el ejercicio de 1999, FNM aplicó el Programa de Apoyo al Fortalecimiento de la Integridad y Profesionalización del Servicio Público, con modificaciones importantes generadas por el cierre de su operación ferroviaria. El organismo se ha concentrado desde septiembre último, en los trabajos administrativos encaminados a su extinción, en tanto, se abroga la Ley Orgánica de los FNM y se determina el órgano liquidador que continuará llevando a cabo estas actividades, hasta su total disolución.

- Comunicación Social

En lo referente a las funciones relativas a Comunicación Social, destacan aquellas encaminadas al apoyo y la concesión de los servicios inherentes al organismo hacia el sector privado; con plena observancia a la normatividad en el caso de la publicación de licitaciones, se mantuvo una relación respetuosa con los medios de información, a fin de que mediante boletines de prensa y entrevistas de nuestras principales autoridades, se diera a conocer a la opinión pública, los avances y logros que durante el proceso se fueron dando.

Se proporcionó apoyo y colaboración para facilitar a organismos públicos y privados, satisfacer sus solicitudes de uso de instalaciones para sus filmaciones de carácter cultural; se proporcionaron materiales filmograbados y fotografías, para complementar notas periodísticas y televisivas sobre los orígenes y desarrollo del sistema ferroviario, en apoyo a las acciones de concesionamiento que se fueron presentando a lo largo del año.

Por otra parte, se continuó atendiendo con eventos culturales y recreativos, al personal del organismo mediante murales y boletines tendientes a incrementar el conocimiento del ferrocarril como uno de los principales apoyos para el desarrollo general del país.

PROYECTO: I008 Proceso de reestructuración y privatización de los servicios ferroviarios

Su ejercicio fue de 14 913.6 miles de pesos, monto inferior en 74.2 por ciento de la previsión original de 57 811.8 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 10 763.6 miles de pesos a servicios personales, 3 836.3 miles de pesos a servicios generales y 313.7 miles de pesos a materiales y suministros.

*INDICADOR ESTRATEGICO: Reestructurar y privatizar líneas (Líneas totales/líneas a concesionar)*

Se estableció como meta original el concesionamiento de tres líneas cortas, de un universo de cobertura de cuatro líneas a concesionarse, por lo que se logró cumplir la meta establecida al 100.0 por ciento y se alcanzó el porcentaje establecido del 75.0 por ciento respecto al universo de cobertura. Cabe señalar que el comportamiento presupuestal de este indicador, quedó descrito a nivel de proyecto.

Con la ejecución de este indicador, se concluyeron los estudios que se refirieron a los prospectos descriptivos de la información técnica, operativa y financiera de las vías cortas Tijuana-Tecate y

Nacozari; y las Unidades Ferroviarias Chiapas-Mayab, Oaxaca y del Sur, que estuvieron a disposición de los interesados en adquirir la concesión de estas líneas.

Por lo anterior, dentro del programa de actividades en la desincorporación de los servicios ferroviarios, que fue el de concesionar las líneas cortas Maya, Chiapas, Oaxaca, Tijuana-Tecate y Nacozari, el 6 de julio de 1999 se dio a conocer la apertura de propuestas económicas de los participantes, cuyo detalle se comenta en los párrafos siguientes:

Dada la importancia del proceso de concesionamiento de FNM a privados, a continuación se presenta un detalle de las acciones que fueron realizadas en años anteriores a 1999:

Fecha	Evento
1 de marzo de 1995	Se reforma el cuarto párrafo del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para substituir el régimen de participación exclusiva del Estado en el servicio ferroviario, por otro que permita la participación de particulares.
7 de abril de 1995	Se crea la Comisión Intersecretarial de Desincorporación, que tendrá por objeto la coordinación y supervisión de las funciones o actividades que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, ejerzan en los procesos de desincorporación de las propias entidades o de enajenación de sus activos susceptibles de ser utilizados como unidades económicas con fines productivos.
12 de mayo de 1995	Se publica la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
19 de junio de 1995	El Secretario de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Reglamento Interior de esa dependencia, constituye el Comité de Reestructuración del Servicio Ferroviario Mexicano, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de noviembre de 1995.
18 de julio de 1995	La Comisión Intersecretarial de Desincorporación, aprueba el esquema para llevar a cabo la Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, consistente en la segmentación del mencionado sistema, mediante la conformación de tres vías troncales: Pacífico-Norte; Sureste, así como de una terminal de servicios de intercomunicación y maniobras en el Valle de México.
13 de noviembre de 1995	Se publican los Lineamientos Generales para la Apertura de la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano.
10 de junio de 1996	Se publica la Convocatoria para la adquisición del 100 por ciento de los Títulos Representativos del Capital Social del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.
9 de agosto de 1996	Se publica la Convocatoria para la adquisición del 80 por ciento de los Títulos Representativos del Capital Social del Ferrocarril del Noreste y 25 por ciento de las Acciones Representativas del Capital Social de la empresa ferroviaria concesionaria de la Terminal Valle de México.
13 de agosto de 1996	Se publican modificaciones a la Convocatoria para la adquisición de los Títulos Representativos del Capital Social del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.
17 de septiembre de 1996	La SCT da a conocer los tres grupos participantes registrados en la licitación del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (Grupo Mexicano, S.A. de C.V., Transportación Ferroviaria Mexicana, S. de R.L. de C.V. y Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V.).
30 de septiembre de 1996	Se publica el Reglamento del Servicio Ferroviario.
9 de octubre de 1996	Acuerdo mediante el cual se destina al servicio de la SCT, el total de los inmuebles que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria Chihuahua al Pacífico, así como los inmuebles e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares, con el objeto de que se otorguen sobre dichos inmuebles las concesiones y permisos respectivos.
9 de octubre de 1996	Se declara desierta la licitación del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.
12 de noviembre de 1996	La SCT notifica que han sido autorizados y registrados como participantes cinco grupos en la licitación del Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V. (Constructoras ICA, S.A. de C.V./Union Pacific Railroad Company/SBC International Railways, LLC; Gec Alsthom Transport, S.A./Systra-Sofretu-Sofrerail, S.A./Sr. Carlos Abredrop Dávila; Grupo México, S.A. de C.V.; Illinois Central Corporation; Transportación Ferroviaria Mexicana, S. de R.L. de C.V.).
21 de noviembre de 1996	Se publican modificaciones a la convocatoria para la adquisición de los Títulos Representativos del Capital Social del Ferrocarril Noreste.
22 de noviembre de 1996	Aclaración de la modificación a la convocatoria para la adquisición de los Títulos Representativos del Capital Social del Ferrocarril Noreste, publicado el 21 de noviembre.
29 de noviembre de 1996	Acuerdo mediante el cual se destina al servicio de la SCT, el total de los inmuebles que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste, así como los inmuebles e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares, con el objeto de que se otorguen sobre dichos inmuebles las concesiones y permisos respectivos.
12 de diciembre de 1996	Se otorga fallo a favor de Transportación Ferroviaria Mexicana, S. de R.L. de C.V., para la adquisición de los Títulos Representativos del Capital Social del Ferrocarril del Noreste.
31 de enero de 1997	Transportación Ferroviaria Mexicana, cubre el 40 por ciento de la oferta económica presentada de 11 mil 71 millones de pesos por el ferrocarril.
3 de marzo de 1997	Se publica la concesión que otorga el Gobierno Federal, por conducto de la SCT a favor del Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V., en el mismo tenor, la correspondiente a favor a la Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V.
7 de marzo de 1997	Es publicada la convocatoria para la adquisición del 80 por ciento de los Títulos Representativos del Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V. y 25 por ciento de las Acciones Representativas del Capital Social de la empresa Ferroviaria concesionaria de la Terminal Valle de México.
17 de abril de 1997	Se publica aviso a los interesados en participar en los procesos de licitación de las concesiones para operar y explotar las vías cortas Tijuana-Tecate, Nacozari y Coahuila-Durango, que en ellas se opera.
9 de mayo de 1997	La SCT comunica que ha sido registrado como participante, un grupo de licitación del Ferrocarril Pacífico-Norte, en virtud de haber cumplido con los requisitos establecidos en las bases: Constructoras ICA, S.A. de C.V./Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V./Union Pacific Railroad Company.
23 de mayo de 1997	La SCT comunica a los participantes del Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V. que el monto de la contraprestación de la vía corta Ojinaga-Topolobampo, asciende a 253 499 miles de pesos, cantidad que se actualizará al momento de formalizar las operaciones correspondientes.

18 de junio de 1997	Se publica acuerdo mediante el cual se destina al servicio de la SCT el total de los inmuebles que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico-Norte, así como las instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares, con el objeto de que se otorguen sobre dichos inmuebles las concesiones y permisos respectivos.
23 de junio de 1997	El Presidente de la República, Lic. Ernesto Zedillo Ponce de León, entrega en la ciudad de Monterrey, Nuevo León, el Ferrocarril del Noreste a Transportación Ferroviaria Mexicana.
26 de junio de 1997	Apertura de la propuesta técnica y económica de la licitación del Ferrocarril Pacífico-Norte, en donde se incluye la línea Ojinaga-Topolobampo.
4 de julio de 1997	La Comisión Intersecretarial de Desincorporación, emite fallo mediante el cual se adjudicó la concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte, al Grupo Ferroviario Mexicano.
18 de julio de 1997	Convocatoria para el concesionamiento de la operación y explotación de la vía corta Coahuila-Durango, así como la prestación del servicio público de transporte ferroviario.
31 de julio de 1997	Convocatoria para el concesionamiento de la operación y explotación de la vía corta Nacozari, así como para la prestación del servicio público de activos relacionados con la misma.
2 de septiembre de 1997	Convocatoria para el concesionamiento de la operación y explotación de la vía corta Tijuana-Tecate, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.
16 de octubre de 1997	Se publica modificación al numeral 4.3 de las convocatorias y bases para el concesionamiento de las líneas cortas Coahuila-Durango; Nacozari, así como la de Tijuana-Tecate, en donde la fecha para que los participantes presenten a la Comisión Federal de Competencia, la información contemplada en el numeral 3.1.2, se amplía al 12 de septiembre.
16 de octubre de 1997	Se otorga fallo a favor de Medios de Comunicación y Transporte de Tijuana, S.A. de C.V., para la operación de la línea corta Tijuana-Tecate.
16 de octubre de 1997	Por incumplimiento del participante respecto a los plazos señalados para el pago de las acciones del capital social, se canceló el otorgamiento de la concesión.
16 de octubre de 1997	Se adjudica al Grupo Acero del Norte S.A. de C.V. e Industrias Peñoles, S.A. de C.V. la línea corta Coahuila-Durango.
14 de noviembre de 1997	Se declara desierta la licitación de la línea corta de Nacozari, por no haber alcanzado la propuesta formulado por el Grupo México, el valor técnico de referencia.
14 de noviembre de 1997	Acuerdo Secrerarial por el que se destina a la SCT, las vías generales de comunicación ferroviaria Coahuila-Durango y Tijuana-Tecate, así como los inmuebles e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares (Terminales de pasajeros y de carga, talleres de mantenimiento y centros de abasto).
11 de diciembre de 1997	Concesión que otorga el Gobierno Federal por conducto de la SCT a favor del Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., respecto de la vía corta Ojinaga-Topolobampo.
19 de febrero de 1998.	Entrega del Ferrocarril Pacífico-Norte y de la línea corta Ojinaga-Topolobampo al Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.
26 de abril de 1998	Se otorgó la concesión al Grupo Acerero del Norte, S.A. de C.V. e Industrias Peñoles, S.A. de C.V.
30 de abril de 1998	Entrega-Recepción de la Terminal Ferroviaria del Valle de México.
17 de diciembre de 1998	Se concedió la concesión al Grupo Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V., del Ferrocarril del Sureste, que adoptó la razón social de FERROSUR.

Por otra parte, la Comisión Intersecretarial de Desincorporación aprobó el siguiente acuerdo sobre las vías cortas Tijuana-Tecate, Nacozari y del Sur, unidades ferroviarias Oaxaca y Chiapas-Mayab, y talleres de Matías Romero y Aguascalientes:

- a) Aprobar que se lleven a cabo los procesos de desincorporación de las vías cortas Tijuana-Tecate, Nacozari y del Sur.
- b) Solicitar que para la licitación de las unidades ferroviarias de Oaxaca y de Chiapas-Mayab, se separen los argumentos relativos a la necesidad del transporte de pasajeros y los correspondientes al transporte de carga, para que representantes de la SCT, SHCP, FNM y el Comisionado Especial evalúen, por un lado, las opciones que existen para que algunas poblaciones atendidas exclusivamente con el ferrocarril, puedan tener otro medio de transporte; asimismo, analicen las opciones para el desarrollo a mediano plazo de la actividad económica en las regiones atendidas por los ferrocarriles, y en todos los casos, se haga un análisis cuantitativo de costos y se identifiquen los tramos para los cuales, en su caso, pudiera haber la necesidad de mantener a los ferrocarriles en operación.
- c) Autorización para los procesos de desincorporación de las unidades económicas Taller de Matías Romero y Taller de Aguascalientes, el primero porque está ligado a la decisión que se tome sobre la unidad ferroviaria Chiapas-Mayab, y el segundo porque en principio se deberá liquidar al personal de dicho taller.
- d) Recomendar a la Comisión Intersecretarial de Gasto-Financiamiento, que revise el costo presupuestal que tendrá el cierre de la operación de FNM y que ya tiene lista dicha entidad.
- e) Recomendar a la Comisión Federal de Competencia, que de ser procedente jurídicamente en los términos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y la Ley Federal de Competencia Económica, elimine la necesidad de que los postores para las vías cortas y las unidades ferroviarias soliciten la opinión de dicha Comisión.

A continuación se detalla el proceso de reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano y la licitación de las líneas cortas durante 1999.

Con fecha 24 de marzo de 1999, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación, las convocatorias para licitar las vías cortas remanentes, correspondientes a las líneas: Chiapas-Maya, Oaxaca, Tijuana-Tecate y Nacozari. De conformidad al calendario modificado de eventos, que fue igual para la licitación de cada una de estas unidades de negocio, se designó la fecha del 6 de julio del mismo año para la apertura de las propuestas económicas de los participantes registrados. Los resultados que se obtuvieron fueron los siguientes:

- Vía Corta Chiapas-Mayab

Para participar en la licitación de esta línea, se inscribieron originalmente cinco grupos participantes, dos de los cuales no obtuvieron su registro al no remitir a tiempo la información solicitada por el Agente Financiero. Los grupos participantes registrados fueron: Ferrocarril del Sureste, Grupo México y Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab.

Entre las actividades realizadas por estos grupos participantes, destacaron: siete visitas a la Sala de Información; recorridos a las líneas de este ferrocarril y visitas de inspección a la flota de locomotoras y equipo de arrastre. Asimismo, se dio respuesta por escrito a trece preguntas formuladas por los participantes. Por su parte, el Agente Financiero con la participación de la SCT y de FNM, llevó a cabo la presentación técnico y financiera de esta línea férrea.

Posteriormente, el Grupo de Ferrocarril del Sureste, declinó continuar su participación en esta licitación por así convenir a sus intereses.

Tal como estaba programado en el calendario modificado de actividades, el día 6 de julio de 1999, se efectuó el evento de apertura de las propuestas económicas de los dos grupos participantes, con los resultados que a continuación se indican:

El Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, acordó expresar una recomendación a la Comisión Intersecretarial de Desincorporación, para designar a la empresa "Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V." como ganadora de la concesión de la Unidad Ferroviaria Chiapas-Mayab, en virtud de que su propuesta económica por 141 000.0 miles de pesos fue la mejor y de que el plan de negocios presentado cumple con los requisitos establecidos al respecto, mientras que la empresa Grupo México, S.A. de C.V., presentó una propuesta de 62 500.0 miles de pesos.

Esta empresa ganadora de la licitación que es nueva, forma parte del Grupo Geneses & Wyoming, el cual es a su vez, una empresa líder a nivel internacional en la operación de líneas cortas de ferrocarril, y participó en el proceso con la finalidad de establecer operaciones directas en México, y contó además, con la resolución favorable por parte de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

La entrega de la Unidad Ferroviaria Chiapas-Mayab, al concesionario ganador de su licitación, tuvo lugar el 30 de agosto de 1999.

La línea de Chiapas se conforma por una sola vía denominada "Línea K", que se inicia en Ixtepec, Oaxaca, y termina en Ciudad Hidalgo, Chiapas, localidad limítrofe con el país de Guatemala. Las bases de licitación de esta vía corta, contempló un tramo opcional que es la "Línea KA", de Los Toros a Puerto Madero, en el Estado de Chiapas, con longitud de 13.8 kilómetros, aproximadamente.

En lo que toca a la línea del Mayab, ésta se distribuye en tres rutas, la línea troncal "FA", de El Chapo, Veracruz, a Mérida, Yucatán, así como por los ramales "FD" de Mérida a Tizimín, y "FX" de Empalme Valladolid a la población de Valladolid, ambos situados en la Península de Yucatán. El recorrido de la línea troncal abarca los Estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas, Campeche y

Yucatán. También en este caso, se propusieron líneas opcionales que fueron las vías “FN”, de Mérida a Progreso, con longitud de poco más de 32.4 kilómetros, y la “FL” de Campeche a Lerma con recorrido algo superior a los 9 kilómetros.

La Convocatoria para la licitación de esta línea fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de marzo de 1999 y el Consejo de Administración de FNM, en sesión extraordinaria celebrada el 27 de mayo del mismo año, autorizó la donación al Gobierno Federal de los bienes de la línea de Chiapas, para que éste, a través de la SCT estuviera en condiciones de otorgarlos en concesión. Cabe señalar que por lo que respecta a los bienes de la línea del Mayab, ya había sido autorizada con anterioridad su donación al Gobierno Federal, con motivo de la licitación del Ferrocarril del Sureste, en la cual esta línea fue ofrecida como opcional, lo que no fue hecho válido por el concesionario ganador de la licitación.

Esta Unidad Ferroviaria fue concesionada a la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., en virtud de que su propuesta económica fue la mejor, y además de que el plan de negocios presentado por dicha empresa cumplió con los requisitos establecidos. Inicialmente, esta unidad estaba prevista a concesionarse en dos líneas cortas que fueron la del Mayab y la de Chiapas, con lo que se cumplió con la concesión de dos líneas cortas.

- Vía Corta Nacozari

El Grupo México, S.A. de C.V., se inscribió y obtuvo su registro que lo acreditó como participante en esta licitación. Como parte de las actividades inherentes a este proceso, el Grupo México realizó una visita a la Sala de Información y llevó a cabo un recorrido por la línea. Por su parte, el Agente Financiero, conjuntamente con la SCT y FNM, hicieron la presentación técnico-financiera de la unidad de negocio.

El día 6 de julio de 1999, se realizó el evento de las propuestas económicas con los siguientes resultados:

Grupo México, S.A. de C.V.	\$20 500 000.00
Valor Técnico de Referencia	8 926 000.00

En este caso, el Comité de Desincorporación del Sistema Ferroviario mexicano recomendó a la Comisión Intersecretarial de Desincorporación, que aprobara el otorgamiento de la concesión de esta línea al Grupo México, en virtud de que su propuesta económica fue superior al valor técnico de referencia determinado para esa vía corta, y que el plan de negocios propuesto cubre lo estipulado en la normatividad aplicable.

La línea corta de Nacozari fue entregada a su concesionario el 30 de agosto de 1999, la cual consta de 320.3 kilómetros de recorrido, distribuidos en tres líneas, la “TA” de Nogales a el Tajo, la “TB” que comunica Del Rio con Cananea, y la “TC” que va de Agua Prieta a Línea Divisoria.

Para el proceso de licitación de esta línea, se inscribieron los Grupos de Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V. y Grupo México, S.A. de C.V. Ambos participantes realizaron visitas a la Sala de Información y llevaron a cabo viajes de carácter técnico en la línea, en tanto que el Agente Financiero efectuó la presentación correspondiente. Esta línea fue entregada a su concesionario el 31 de agosto de 1999.

- Vía Corta del Sur

Esta vía corta se integra exclusivamente por la “Línea E”, que comunica a las localidades de Sánchez y de Oaxaca, teniendo una extensión de 218.5 kilómetros. Los primeros 40 kilómetros de recorrido corresponden al Estado de Puebla, y el resto de la ruta se encuentra en el Estado de Oaxaca. En reunión extraordinaria celebrada el 27 de mayo de 1999, el Consejo de Administración autorizó la donación de los bienes de esta línea al Gobierno Federal.



- Vía Corta Tijuana-Tecate

Esta línea cuenta con una longitud de 71 429 kilómetros estando equipada con riel de 75 libras por yarda y capacidad de carga de hasta 80 toneladas métricas. En los últimos años se han efectuado trabajos de rehabilitación importantes en esta vía.

La línea Tijuana-Tecate ya fue objeto de licitación en 1997, pero la empresa ganadora de la concesión decidió finalmente renunciar a la misma, al no estar en condiciones de cumplir con los compromisos pactados. Por lo anterior, el 24 de marzo de 1999 se expidió una nueva Convocatoria de Licitación.

Para esta licitación, se inscribieron las empresas Iron Horse, LLC, y Transur Ferrocarril de Bélgica. Sin embargo, este último no obtuvo su acreditación al no remitir oportunamente la información solicitada por el Agente Financiero. El único participante registrado efectuó visitas a la Sala de Información, así como el correspondiente recorrido técnico sobre la línea. Igualmente, el Agente Financiero hizo la presentación técnico financiera de la línea. El 6 de julio de 1999 tuvo lugar el evento de apertura de la propuesta económica del único participante, con el siguiente resultado:

Enrique Landa Portilla e Hiron Horse LLC	\$12 093 750.00
Valor Técnico de Referencia	\$15 431 000.00

Considerando que la propuesta presentada por el único Grupo participante fue menor al valor técnico de referencia determinado para esta línea, el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, acordó recomendar a la Comisión Intersecretarial de Desincorporación el declarar desierta esta licitación.

- Otras Líneas Cortas

La línea corta de Oaxaca, cuya licitación fue declarada desierta y la línea corta del Sur, no licitada con anterioridad, fueron licitadas por la SCT, como una sola unidad de negocios, mediante convocatoria publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de octubre de 1999, sin que al 31 de diciembre de ese año hubiesen sido adjudicadas.

- Talleres de Reparación de Equipo

El taller ubicado en la localidad de La Junta, Chihuahua, se cerró en el mes de enero de 1999, y los talleres de Empalme, Sonora, y Aguascalientes, Aguascalientes, concluyeron sus operaciones el 31 de marzo del mismo año. Estas acciones se llevaron a cabo sin mayores contratiempos, gracias a la coordinación y apoyo que se tuvo por parte del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

En el caso del taller de Matías Romero, Oaxaca, la Comisión Intersecretarial de Desincorporación, recomendó dejar pendiente el proceso de desincorporación de esta unidad productiva hasta en tanto se conociera el resultado de las licitaciones de las líneas cortas remanentes de la zona sureste. Por lo anterior, una vez adjudicada y entregada la unidad ferroviaria Chiapas-Mayab, se procedió al cierre del taller el día último de agosto de 1999, con lo cual se completó totalmente este compromiso.

Sobre este mismo aspecto, debe señalarse que debido a que el sector privado no externó interés en adquirir estos talleres como unidades productivas en operación, se decidió su desmantelamiento y desincorporación mediante licitaciones públicas de enajenación.

Como parte fundamental del proceso de concesionamiento de las líneas cortas, y con base en la reforma al cuarto párrafo del Artículo 28 Constitucional, en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en las autorizaciones de la Comisión Intersecretarial de Desincorporación y en los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano, se sometió a su consideración del H. Consejo de Administración solicitud de Acuerdo, cuyo objeto es

poner a disposición del Gobierno Federal los inmuebles en donde se encuentran instaladas las vías generales de comunicación ferroviaria correspondientes de las vías cortas de Chiapas, Oaxaca y del Istmo de Tehuantepec, así como los bienes muebles y equipo ferroviario con los que estas líneas vienen operando.

- Línea del Istmo de Tehuantepec

La SCT estuvo realizando estudios y trabajos para constituir la empresa paraestatal, misma que fue creada el 19 de octubre de 1999 que se encargará de operar esta línea. Por acuerdo del Consejo de Administración de FNM, en reunión extraordinaria celebrada el 27 de mayo de 1999, se autorizó la donación de los bienes de la misma al Gobierno Federal.

A partir de principios del mes de septiembre, las empresas concesionarias del Ferrocarril del Sureste y de la vía corta de Chiapas-Mayab, proporcionan el servicio ferroviario en la ruta del Istmo de Tehuantepec; de la misma manera en que las otras líneas cortas, la SCT se está haciendo cargo de la supervisión.

Como antecedentes y dada la importancia, se enuncian algunos antecedentes: En noviembre de 1904 empezó a ser explotado el primer tramo concluido de esta línea, que con una longitud de 192 kilómetros, unía a las poblaciones de San Jerónimo y La Polka, pasando por Tonalá. De 1906 a 1907 el tendido de la vía alcanzó hasta el kilómetro 394, correspondiente a la población de Huehuetán. El Ferrocarril Panamericano fue inaugurado el 1º de julio de 1908, con una longitud de 487.9 kilómetros.

El inicio de la construcción del Canal de Panamá y su puesta en operación en 1914, afectó el movimiento de esta línea, por lo que la compañía concesionaria inició la venta de sus acciones desde 1910. Para el año de 1921 el Ferrocarril Panamericano ya era administrado por el Gobierno Federal y posteriormente pasó a formar parte de FNM.

La vía general de comunicación ferroviaria denominada Vía Corta de Chiapas, se encuentra formada por la Línea "K", que corre de Ixtepec, Oaxaca a Ciudad Hidalgo, Chiapas, con una longitud de 459 kilómetros con 434 metros, integrando la División Sureste Panamericano que se localiza en los Estados de Oaxaca y Chiapas.

La licitación presenta como opcional para el participante ganador, la Línea "KA", constituida por el tramo Los Toros-Puerto Madero, cuya construcción fue terminada en 1977, con longitud de 13 kilómetros 793 metros, mismo que se inicia en el kilómetro "K"-430+267, es decir, entre las poblaciones de Tapachula y Ciudad Hidalgo.

La infraestructura ferroviaria de la línea troncal, cuenta además con 9 estaciones para el servicio de carga en operación, siendo las principales las que se encuentran ubicadas en Juchitán, Arriaga, Tonalá, Mapastepec, Huixtla, Tapachula y Ciudad Hidalgo. Además dispone de un taller para reparaciones menores e inspecciones de viaje en Tonalá, Chiapas, así como de torres para telecomunicaciones.

Los bienes inmuebles antes mencionados, pertenecen al dominio público de la Federación, en términos de la Ley General de Bienes Nacionales, formando parte del patrimonio de FNM en calidad de derechos de uso y explotación.

En cuanto a los bienes muebles con los que opera esta unidad ferroviaria, mismos que son propiedad de FNM, se conforman con mobiliario y equipo de oficina, los bienes muebles que se encuentran en el taller de reparación de Tonalá, Chiapas, una flota de 15 locomotoras de diferentes potencias, así como una flota de equipo de arrastre de hasta 55 carros para servicio de compañía y 40 carros para servicio comercial; así como maquinaria de vía que podrá incluir, además de equipo diverso, hasta 11 auto arzones de vía e igual cantidad de arzones de empuje.

Es importante señalar que desde principios del México independiente, se detectó la importancia estratégica del Istmo de Tehuantepec, debido a la posibilidad de abrir un camino para permitir el tráfico internacional entre ambos océanos.

La primera concesión para establecer tramos de ferrocarril y de navegación, se otorgó a José Garay en 1842. A partir de entonces, se dieron una serie de concesiones, cesiones y cancelación de las mismas, sin que se construyera un solo kilómetro de vía férrea. Sin embargo, la línea aunque nueva, presentaba deficientes condiciones: puentes provisionales, carencia de balasto, rieles de poco peso, falta de instalaciones portuarias y escaso material rodante. El Gobierno de México explotó esta línea durante cinco años, pero se hacía indispensable su rehabilitación.

Para ello, a finales de 1899 se formó una sociedad entre la compañía inglesa Pearson And Son, LTD, y el Gobierno de México para concluir las obras y explotar el ferrocarril y los puertos. En 1907 se concluyeron los trabajos en los puertos y en 1908 en toda la línea férrea.

Hasta 1913 este ferrocarril operó satisfactoriamente y con utilidades, pero inicialmente la lucha armada y posteriormente la construcción y funcionamiento del Canal de Panamá, fueron factores que frenaron su desarrollo y su solvencia económica. La compañía inglesa logró la rescisión del contrato en diciembre de 1917 y, tiempo después en mayo de 1925 la línea transístmica se fusionó con la empresa FNM.

Considerando la importancia estratégica para esta zona del país que tiene la línea corta del Istmo de Tehuantepec en el tramo de Medias Aguas, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca, y atendiendo criterios que aseguren y fortalezcan la soberanía de la nación, se decidió no concesionar la línea y crear una empresa cien por ciento estatal que se denominará Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), misma que se incluirá en la concesión para operar y explotar la vía Salina Cruz-Medias Aguas.

La actual línea corta del Istmo de Tehuantepec, está formada por la línea "Z" del kilómetro 95+928 que corresponde a la estación de Medias Aguas, al kilómetro Z-303+304 donde se localiza la terminal portuaria de Salina Cruz, de lo que resulta una extensión de 207 kilómetros 376 metros. Comprende también un tramo de doble vía que se tiene en Coatzacoalcos, del kilómetro Z-4+480 al Z-10+276, con longitud de 5 kilómetros 436 metros, que agregados a la línea troncal, arroja un total de 212 kilómetros 812 metros para esta línea corta.

A lo largo de la línea se localizan cinco estaciones de carga de importancia en la zona, mismas que se ubican en Matías Romero, Lagunas, Ixtepec y Salina Cruz, todas ellas en el Estado de Oaxaca, y Medias Aguas en el Estado de Veracruz.

Los bienes inmuebles ubicados en la vía general de comunicación ferroviaria Línea Corta del Istmo, pertenecen al dominio público de la Federación, en términos de la Ley General de Bienes Nacionales, formando parte del patrimonio de FNM en calidad de derechos de uso y explotación.