

PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA AGENCIA REGULADORA DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES QUE DEN A CONOCER LAS ESTRATEGIAS EN MATERIA FERROVIARIA CONTEMPLADAS PARA LA REGIÓN SUR-SURESTE DEL PAÍS DE ACUERDO AL PLAN “GRAN VISIÓN SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO”.

El suscrito Diputado Raúl Eduardo Bonifaz Moedano, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXIV Legislatura, con fundamento en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 122, numeral 1, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración del Pleno de la Comisión Permanente, la siguiente **proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la agencia reguladora de transporte ferroviario y la secretaría de comunicaciones y transportes que den a conocer las estrategias en materia ferroviaria contempladas para la región sur-sureste del país de acuerdo al plan “Gran Visión Sistema Ferroviario Mexicano”.**

CONSIDERACIONES

Los sistemas de transporte existen para proporcionar conexiones sociales y económicas que a la par brindan beneficios tanto al individuo como a la sociedad.

En México, la primera concesión para abrir una ruta ferroviaria interoceánica se otorgó durante el gobierno del presidente Antonio López Santa Anna, los primeros avances de la construcción se dieron entre los años 1842 a 1879 y el 23 de enero de 1907 se inauguró el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, durante el periodo del presidente Porfirio Díaz, con 309 kilómetrosⁱ.

Desde su concesión en 1995, el transporte ferroviario de carga en México ha mostrado un desarrollo y crecimiento constante lo que se refleja claramente, por ejemplo, en el aumento continuo interanual de las toneladas netas de mercancía transportadasⁱⁱ.

Hoy en día, la infraestructura ferroviaria en México está compuesta por: 17,360 km de vía principal y secundaria concesionada, 4,474 km de vía auxiliar (patios y laderos) y 1,555 km de vías particulares, las cuales en conjunto suman un total de 23,389 km de vía operada.

De acuerdo con datos del Gobierno Federal, si se consideran los 3,525 km de vía fuera de operación, la red ferroviaria total dentro del territorio mexicano es de 26,914 km. La red ferroviaria cuenta con servicio de carga y pasajeros cuya operación están bajo un modelo de concesionesⁱⁱⁱ.

Actualmente, los concesionarios y asignatarios que brindan el servicio de transporte de carga en el Sistema Ferroviario Mexicano son: Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM), Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (Ferromex), Ferrosur, S. A. de C. V. (Ferrosur), Ferrocarril y Terminal del Valle de México (Ferrovalle), Línea Coahuila Durango, S. A. de C. V. (LCD), Ferrocarril del Istmo de

Tehuantepec, S. A. de C. V. (FIT) y la Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate, S. A. de C. V. (Admicarga).

El Sistema Ferroviario Mexicano cuenta con cinco servicios de pasajeros: el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (concesión a Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C. V.), el Tren Turístico Puebla-Cholula (asignación al Estado de Puebla), el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (concesión a Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.), el Tren Tequila Express (asignación al Estado de Jalisco) y el Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate (asignación al gobierno de Baja California)^{iv}.

Red ferroviaria en México

Empresa o concesión

- Kansas City Southern de México
- Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
- Concesión línea Ojinaga-Topolobampo
- Concesión vía corta Nacoziari
- Ferrosur, S.A. de C.V.
- Concesión Oaxaca - Sur
- Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V.
- Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab
- Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec
- Administradora de la Vía Tijuana-Tecate
- No concesionadas. Líneas remanentes
- ★ Ferrocarril y Terminal del Valle de México



El Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios (SNIF) 2020 es una herramienta para el monitoreo y evaluación del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM). Está integrado por 34 indicadores de carácter técnico, económico, de salud, seguridad y ambiente. **La medición implica la recopilación de datos, la cual debe mostrar de manera fidedigna el comportamiento del sistema y debe ser presentada con la desagregación necesaria para que, posteriormente, mediante su evaluación y análisis se transforme en información útil que permita la toma de decisiones adecuadas.**

De acuerdo con el Informe emitido por éste, se desprende que, en México, el volumen de mercancías transportadas por el ferrocarril ha crecido de manera constante durante los últimos años, esto implica un uso cada vez más intensivo de la infraestructura ferroviaria actual. Para afrontar este reto, se contempla, entre diferentes soluciones, optimizar el uso de la infraestructura existente.

El viernes 12 de junio de 2020 se anunció el proyecto llamado *Gran Visión Sistema Ferroviario Mexicano*, en el que trabaja la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Plantea transformar el sistema ferroviario nacional^v; el gobierno federal busca un plan rector de 50 años con un marco legal, regulatorio y fiscal. Cabe mencionar que el Presidente actual de la República Mexicana se ha deslindado de dicho proyecto y dijo que no se pretende nacionalizar o transformar el sistema ferroviario nacional^{vi}.

La Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario solicitó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público 40.7 millones de pesos para el estudio de planeación estratégica integral; dichos recursos serían ejercidos en los años 2021 y 2022. Los dos objetivos que se buscan son incrementar la participación del transporte de carga por ferrocarril a 40% del total que se traslada por la vía terrestre, y lograr una cobertura de trenes de pasajeros similar a la que tiene la de carga^{vii}.

De acuerdo con datos del gobierno federal, la participación del ferrocarril en el movimiento de carga terrestre se ha incrementado en los últimos años, movilizándose durante el año 2017 126.9 millones de toneladas netas. Del total de carga movilizada en el SFM, 63.2% es de comercio exterior (77.1 millones de toneladas), cuyo volumen ha crecido más rápido que el agregado. El volumen de carga de comercio exterior se divide en 59.3 millones de toneladas de carga de importación y 17.8 millones de toneladas de carga de exportación.

Así también, en el año 2017 hubo ciertos productos y sectores que incrementaron su participación en la carga ferroviaria. Dentro de los más sobresalientes se encuentran: los minerales con un crecimiento de 19%. En segundo lugar, se encuentran los productos animales con 15.1%. En tercer lugar, se posicionaron los productos derivados del petróleo con 6.1%. Los inorgánicos quedaron en cuarto lugar con 5.2%.

Por otra parte, el ferrocarril a través de las modalidades interurbano y suburbano mantiene una participación importante en el movimiento de pasajeros. Durante 2017 se transportaron por ferrocarril 56,714,825 de pasajeros, concentrando la modalidad de interurbano el 0.5% mientras el suburbano representó el 99.5% del total de pasajeros transportados^{viii}.

El proyecto abarca todo el territorio comprendido en la República Mexicana desde la punta norponiente (32°43'55.03"N, 117° 8'12.43"O) hasta el extremo suroriente (18° 0'39.34"N, 86°42'12.00"O) y hacia el sur (14°20'3.05"N, 92° 9'16.60"O). Es común que los registros cartográficos definan la coordenada de ubicación de la república en el punto localizado en la coordenada (23.6345005, -102.5527878). El área de influencia del proyecto puede considerarse incluso más amplio, ya que el transporte de mercancías se efectúa combinando modo ferroviario con marítimo para llegar al territorio insular mexicano. El 51% de la red nacional ferroviaria se encuentran en 8 entidades federativas, que concentran la red, mientras que dos entidades no cuentan con red ferroviaria (Baja California Sur y Quintana Roo). En la descripción de la problemática *plantea que los actores del sistema ferroviario mexicano han venido trabajando con aciertos y con fracasos cada uno siguiendo sus propios objetivos, algunos de los cuales se contraponen a los objetivos y necesidades nacionales. Los concesionarios ferroviarios han realizado alianzas estratégicas, adquisiciones y fusiones para garantizar las mejores*

condiciones para la prestación de sus servicios evitando y asegurándose condiciones de competencia beneficiosa para rutas de alto flujo de mercancías. Al mismo tiempo han desincorporado de sus concesiones aquellos tramos que les resultan poco lucrativos evitando así las inversiones requeridas, reduciendo los gastos de mantenimiento de la red y dejando sin servicio a empresas y comunidades. Autoridades municipales, estatales y federales han venido realizando acciones para apropiarse de los terrenos por los que circulan o circulaban los trenes hasta apenas unos años atrás, por lo que el peligro de que, atendiendo a estas acciones, las autoridades en turno poco a poco permitan esta desincorporación hace más factible un escenario para desmembramiento del sistema ferroviario y la falta de conectividad entre regiones en el corto plazo. Al mismo tiempo, grupos delincuenciales han invadido, fraccionado u ocupado ilegalmente los terrenos localizados dentro de los derechos de vía, aquellas estructuras o edificios abandonados por los concesionarios o por las propias autoridades federales en su momento debido a la carencia de instrumento de gobierno, de certidumbre jurídica y de atribuciones.

La inversión en infraestructura ferroviaria es un tema estratégico y prioritario para el país ya que representa una oportunidad para establecer medios para el desarrollo económico y competitivo con gran impacto social y ambiental, traduciéndose en un desarrollo sostenible a largo plazo. Las inversiones en infraestructura ferroviaria de los años que anteceden en algunas ocasiones obedecieron a compromisos políticos electorales, que no brindaron los beneficios sociales que proclamaban. Algunas otras correspondieron a proyectos municipales, estatales o federales que en conjunto no muestran a la fecha una dirección clara y que incluso han generado externalidades que afectan los resultados de otras inversiones, ya realizadas o por realizar. Los resultados de estas inversiones han quedado a deber, en parte, debido a que no fueron observadas como un sistema en conjunto con objetivos globales y un horizonte de planeación al menos de mediano plazo.

El informe menciona que, de la infraestructura disponible por estado de la república, dos estados no tienen infraestructura y Guerrero a pesar de contar con vías no se encuentran en operación.

Km de Vías por Estado
Aguascalientes 222.6
Morelos 259.1
Baja California 223.2
Nayarit 394.2
Baja California Sur 0.0
Nuevo León 1,091.9
Campeche 415.6
Oaxaca 648.9
Coahuila 2,218.1
Puebla 1,057.2
Colima 250.9
Querétaro 476.4

Chiapas 567.7
Quintana Roo 0.0
Chihuahua 2,654.5
San Luis Potosí 1,234.7
Distrito Federal 281.4
Sinaloa 1,194.5
Durango 1,153.3
Sonora 2,008.4
Guanajuato 1,085.0
Tabasco 300.2
Guerrero 93.6
Tamaulipas 936.7
Hidalgo 864.7
Tlaxcala 351.8
Jalisco 1,109.2
Veracruz 1,806.6
México 1,304.1
Yucatán 609.4
Michoacán 1,242.4
Zacatecas 670

Al respecto, el Presidente de la República Mexicana dijo: "*Nunca lo hemos planteado, nunca lo he propuesto, no en las reuniones al interior del gobierno ni en público, imagínense **estas son palabras mayores**, si hacemos historia^{ix}*". Incluso en Palacio Nacional, el mandatario aseguró que la **privatización de los ferrocarriles** en los años 90 "fue una de las aberraciones más lamentables del periodo neoliberal^x".

Por otro lado, el 19 de julio de 2019 se realizó una reunión con organismos empresariales y productivos de la región frontera sur, legisladores federales de la comisión de la frontera sur, autoridades federales, estatales y municipales sostuvieron una reunión de trabajo con Alejandro Álvarez Reyes, Titular de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, para abordar el tema de la reactivación del tren 12 Mayab^{xi}.

En dicha intervención el suscrito, Diputado Raúl Eduardo Bonifaz Moedano, presidente de la Comisión Asuntos Frontera Sur, hizo un reconocimiento a la propuesta de construcción de escenarios de éxito como el que se presentó ese día, que permitiría sumar a la economía pujante del soconusco y dar fortaleza al órgano empresarial, por lo que aseguró que los diputados van a empujar el proyecto hasta donde sea posible, en los programas de desarrollo que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Afirmó, que la importancia de la reunión establece lazos de comunicación de quienes realizan la rehabilitación de la vía férrea con los sectores productivos y las expectativas de quienes habitan esa tierra, abonando al entusiasmo, voluntad, al trabajo del gobierno federal y del gobernador de Chiapas Rutilio Escandón Cadenas, para reforzar el desarrollo regional en el estado.

“Este es uno de los proyectos que representa posibilidades de dar fortaleza a su acción empresarial, el tren Chiapas Mayab puede ser sin duda una opción de desarrollo en la visión de desarrollo que hemos platicado y como legisladores empujaremos hasta donde sea posible”, aseveró.

Es importante recordar que el tren Chiapas Mayab promueve las exportaciones mexicanas hacia Guatemala, transportando materias primas tales como cemento, acero y productos petroquímicos, entre otros^{xii}, sirve de enlace al estado de Chiapas con el resto del país para la transportación de productos agrícolas tales como frutas y aceite de palma, transporta combustibles desde la refinera de Salina Cruz en Oaxaca hacia Tapachula, siendo esta la segunda ciudad más importante del estado por su actividad económica, tiene derechos de paso entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, uniendo así las líneas Chiapas y Mayab entre sí , con el sistema ferroviario mexicano.

El ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) rentó 27 locomotoras para el transporte de carga en la vía Chiapas-Mayab. Las empresas de servicios ferroviarios prestarán sus servicios entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2020.

Desde febrero de 2018, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes modificó el título de asignación del FIT, con lo cual formalizó la operación bajo una sola empresa de las vías del Chiapas-Mayab, el Istmo de Tehuantepec y la Vía Oaxaca.

Hasta antes de esa fecha, la SCT había encargado al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la operación y reconstrucción del Ferrocarril Chiapas-Mayab, dañado en más de 240 kilómetros por el huracán Stan en 2005 y abandonado por la entonces titular de la concesión, la estadounidense Genesee Wyoming. Desde entonces dicho ferrocarril operó mediante un oficio de asignación. Con la modificación al título de asignación, la concesión incluye 218 kilómetros de la Vía Oaxaca (desde la estación Sánchez, en Puebla, a la ciudad de Oaxaca y que antes era operada por Ferrosur), mil 800 kilómetros de la Línea Chiapas-Mayab y 208 kilómetros del FIT.

En total son dos mil 226 kilómetros de vía férrea que opera el Ferrocarril del Istmo, aunque la renta de las locomotoras es sólo para la ruta Chiapas-Mayab y a partir de diciembre, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), la Administración Portuaria Integral (API) de Coatzacoalcos y la API Salina Cruz dejaron de operar para conformar el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Finalmente, a principios de junio de 2020, el presidente Andrés Manuel López Obrador dio el banderazo para iniciar las obras de rehabilitación de la vía del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec en su tramo Medias Aguas, Veracruz – Salina Cruz, Oaxaca, infraestructura que integrará el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT)^{xiii}.

Con base en lo anterior, es de vital interés conocer los planes que la Agencia Reguladora plantea para la región sur- sureste del país, pues es imprescindible salvaguardar los derechos adquiridos en beneficio de la población chiapaneca y de las y los mexicanos, en general.

Es por lo anteriormente descrito que presento el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Por el que,

ÚNICO. – SE EXHORTA A LA AGENCIA REGULADORA DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES QUE DEN A CONOCER LAS ESTRATEGIAS EN MATERIA FERROVIARIA CONTEMPLADAS PARA LA REGIÓN SUR-SURESTE DEL PAÍS DE ACUERDO AL PLAN “GRAN VISIÓN SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO”.

Dado en el H. Pleno de la Comisión Permanente a 17 de junio de 2020.

ATENTAMENTE

**RAÚL EDUARDO BONIFAZ MOEDANO
GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**

ⁱ <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/asi-fue-la-llegada-del-tren-al-istmo-de-tehuantepec>

ⁱⁱ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/557111/Indicadores_Ferroviosos_ARTF_2020.pdf

ⁱⁱⁱ <https://www.gob.mx/artf/articulos/infraestructura-ferroviaria-191183?idiom=es>

^{iv} https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/557111/Indicadores_Ferroviosos_ARTF_2020.pdf

^v <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/prepara-la-4t-golpe-empresas-ferroviarias>

^{vi} <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-no-tenemos-en-nuestros-planes-nacionalizar-los-ferrocarriles>

^{vii} <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/piden-recursos-para-plan-de-control-ferroviario>

^{viii} <https://www.gob.mx/artf/articulos/infraestructura-ferroviaria-191183?idiom=es>

^{ix} <https://www.yucatan.com.mx/mexico/lopez-obrador-no-vamos-a-nacionalizar-los-ferrocarriles>

^x <https://www.yucatan.com.mx/mexico/lopez-obrador-no-vamos-a-nacionalizar-los-ferrocarriles>

^{xi} <https://www.diariodelsur.com.mx/local/analizan-reactivacion-del-tren-chiapas-mayab-3923390.html>

^{xii} <http://www.fccm.com.mx/chiapas.html>

^{xiii} <https://www.diariopuntual.com/estado/2020/06/12/41581/el-proyecto-ferroviario-interoce%C3%A1nico-beneficiar%C3%A1-puebla>