

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

INTRODUCCIÓN

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

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

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

La principal actividad está orientada únicamente, a la conservación y mantenimiento de la vía férrea, así como a otorgar y recibir derechos de paso con los ferrocarriles conectantes FERROSUR, S. A. de C. V. y Cía. de Ferrocarriles Chiapas Mayab, S. A. de C. V. (CFCM).

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

Con la conclusión de este ejercicio fiscal 2015, se cierra un ciclo de ocho años de operaciones de las líneas de Chiapas y Mayab por parte del FIT, donde a pesar de todos los obstáculos de tipo económico, financiero y de entorno social adverso, se ha logrado mantener la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en el sureste del país sin interrupción, aunque no de la manera más eficiente y eficaz como sería deseable; se continuaron con los trabajos de mantenimiento de las vías férreas de Chiapas y Mayab, con lo cual se rehabilitaron 20.1 kms. de vía entre Maxcanú y San Bernardo en la ruta Campeche-Mérida. Además se insertaron 149,089 durmientes de concreto, 8,049 toneladas de riel, 61,910 M3 de balasto, etc;

Esta obra beneficiará el transporte de carga ya que permitirá transportarla a mayores velocidades y con costos más competitivos entre la frontera de Guatemala y la Península de Yucatán con el interior del país, sin embargo, aún falta mucho por hacer en materia de rehabilitación de la infraestructura ferroviaria de las citadas líneas, ya que al haberse diferido por tanto tiempo la aplicación de los recursos de inversión necesarios para elevar la calidad de la infraestructura a un nivel adecuado; por un lado, provocó que se agudizara el problema de deterioro de las vías con las concebidas consecuencias en términos de sobrecostos operativos; por otro lado, tal circunstancia ha impedido se generen los ingresos suficientes que hagan factible una situación financiera sana para la entidad.

El Programa Nacional de Infraestructura impulsado por la actual administración, en congruencia con los objetivos y metas del PND y del Programa Sectorial, persiguen entre otros propósitos, contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica mediante el

desarrollo de una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social; establece la meta de aplicar en un lapso de cinco años contados a partir de 2014, un monto de 6,058 millones de pesos a la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab.

Paralelamente y con el objetivo de dar atención al problema de migración desde Centroamérica, el FIT trabaja en el Grupo de Seguridad Nacional –coordinado por el Instituto Nacional de Migración– para la realización de acciones que eviten el abordaje de migrantes y los robos a las vías. Además, desde agosto de 2014 un oficial del FIT viaja a bordo de los trenes.

La posición que presenta el FIT actualmente en comparación con el resto de las empresas ferroviarias del país, debe ser vista como un potencial a desarrollar para ganar efectividad en el uso de recursos y capital. El camino hacia el incremento de la competitividad de la empresa está en seguir impulsando su desarrollo como un medio de transporte de carga eficiente y seguro, mediante la oportuna inversión para el mantenimiento y rehabilitación de su infraestructura, a un paso más acelerado del que lo ha venido haciendo en los últimos años.