CUENTA PÚBLICA 2019

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

INTRODUCCIÓN

En primer lugar, es importante comentar, que por lo que se refiere a las operaciones que se desarrollan en la vía corta del Istmo de Tehuantepec (Línea "Z"); éstas solo se circunscriben al otorgamiento de servicios de derechos de paso a otros concesionarios, es decir, en dicha línea el FIT no proporciona servicios de flete, lo que aunado a la limitada longitud de dicha línea y a la poca generación y consumo de carga de la región, la hacen financieramente deficitaria.

Sin embargo, en el oficio 1.-209 del 27 de abril de 1999 sobre el proceso de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano llevado a cabo por la SCT, señala que "...la vía corta del Istmo de Tehuantepec, juega un papel fundamental dentro del programa de desarrollo de la región para actuar como detonador de la actividad económica en su área de influencia".

Por lo que el Congreso de la Unión, al aprobar el programa de desincorporación del sistema ferroviario nacional propuesto por la SCT, por una parte, negó la desincorporación de la línea férrea del Istmo de Tehuantepec, aduciendo que ello vulneraba la soberanía de la nación, por lo que la misma debía permanecer bajo la rectoría del Estado Mexicano, dando origen precisamente a la creación del FIT, reconociendo que la vía corta del Istmo de Tehuantepec es fundamental, por lo que recomendó expresamente lo siguiente:

"Que los servicios que se llegasen a prestar en el Istmo de Tehuantepec, deberían ser evaluados no solo en su factibilidad técnica o económica, sino también atendiendo a criterios que garanticen la soberanía de la Nación y la rectoría del Estado sobre esta actividad prioritaria, y con este esquema el Gobierno Federal conservaría la administración y operación de esta vía corta".

Es decir, de origen el FIT fue concebido como una entidad paraestatal de la Administración Pública Federal, que, debido a las condiciones económicas y operativas de la región, no podría ser autofinanciable en su operación.

Lo anterior, de acuerdo a los resultados de un diagnóstico realizado en el año 2008 en donde establece que la operación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, se ha visto marcada por una situación de ingresos que no alcanzan a cubrir sus costos y gastos de operación, y que por consecuencia la obligan a depender de los recursos fiscales que le otorga el Gobierno Federal para compensar sus pérdidas operativas. Sin embargo, esta situación no ha sido propiciada por una deficiente administración, sino más bien por una serie de circunstancias que están fuera de su control.

Sin embargo, la conclusión del diagnóstico fue que la empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. deberá seguir existiendo, ya que ha cumplido con el objetivo para el cual fue creado.

Por otra parte, la operación de las líneas de Chiapas y del Mayab, las tomó la Entidad en 2007, como resultado del abandono de operaciones por parte del anterior concesionario la "Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab, S. A. de C. V., quien precisamente abandonó la prestación del servicio por resultarle incosteable la operación, debido al pésimo estado en que se encontraba la infraestructura ferroviaria por las afectaciones provocadas por el paso del Huracán Stan en 2005, pero también pero también por la falta de inversión y por el poco o nulo mantenimiento que les aplicó durante el tiempo en que las explotó.

Todas estas circunstancias adversas, han provocado una lenta recuperación de la carga perdida por la aún deficiente prestación del servicio originada a su vez por largos ciclos de recorrido de los trenes y un alto índice de siniestralidad.

Es por todo lo antes expuesto, que el Gobierno Federal ha venido implementando acciones en materia de inversiones públicas que incentiven el desarrollo de la región y coadyuven al desarrollo económico y social del Sur-Sureste del País.

Es con este propósito, que se rescató la concesión que tenía la Cía. de Ferrocarriles Chiapas y Mayab y se incorporó al Título de Asignación del FIT, a efecto de reconfigurar las vías generales de comunicación ferroviaria del Sur-Sureste en una vía troncal que permita una mayor conectividad del país y una mayor eficiencia y eficacia en el movimiento de mercancías hacia y desde la región.

Entendiendo que el principal problema de la región, y particularmente de la infraestructura ferroviaria, radica en la falta de inversión, es que desde la administración anterior se emprendió un programa de inversión para rehabilitar las vías Chiapas y del Mayab, aplicando en un periodo de 5 años.

Es así que en el año de 2014 se inició un ambicioso programa de rehabilitación en el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 para la ejecución de trabajos de conservación y rehabilitación a lo largo de 1,046 kilómetros que forman parte de las líneas férreas de Chiapas y Mayab.

Con la ejecución de este programa, se atendió una de las estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, en el cual el propósito principal es 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 y convertir al Sistema Ferroviario Nacional en la columna vertebral del transporte del país.

El año 2018 marcó un cambio importante para el FIT desde la perspectiva de certidumbre jurídica, al haber sido modificado su Título de Asignación para incorporar la operación, explotación y mantenimiento de las líneas de Chiapas y del Mayab, entre otras, lo que debiera traducirse en un efecto positivo hacia los clientes.

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. tiene como:

- **Misión:** Conservar bajo la rectoría del estado la vía general de comunicación constituida por la vía férrea del Istmo de Tehuantepec, manteniéndola en condiciones óptimas de operación a fin de que coadyuve de manera eficiente al desarrollo económico y social del país; así como proporcionar derechos de paso a los ferrocarriles interconectantes con dichas vías generales de comunicación. Al mismo tiempo, cumplir a cabalidad con las obligaciones que se derivan de la imposición de modalidad para operar, explotar y mantener la infraestructura ferroviaria de las líneas de Chiapas y del Mayab, así como la de proporcionar el servicio público de transporte ferroviario de carga en dichas líneas.
- **Visión:** El FIT se ha propuesto ser una empresa que proporcione los derechos de paso en forma segura, eficiente, de manera competitiva y no discriminatoria a las empresas ferroviarias que cuenten con la concesión del servicio público de carga y/o de pasajeros, garantizando la seguridad y eficiencia en el tránsito de mercancías y personas por su territorio.

Con la modificación al Título de Asignación del FIT, le permitirá al Estado promover el desarrollo económico y social de la región Sureste y atender las necesidades presentes y futuras del movimiento de carga. Asimismo, la necesidad y conveniencia de integrar las vías Chiapas y Mayab con la del Istmo para constituir una vía troncal, esto es, la transformación de las vías a una vía troncal con la integración de la Línea Z, además se observa la expansión y el mejor uso de la red ferroviaria, y se encuentra alineada con el objetivo de la Declaratoria de Rescate de las Vías Chiapas y Mayab.

Con la inclusión de la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de las vías Chiapas y Mayab al Título del FIT, se llevará a cabo un incremento de movilidad e intercambio por el flujo de bienes y mercancías en virtud de que el FIT estará en

posibilidad de gestionar los servicios de interconexión necesarios para que los usuarios tengan una alternativa de transporte, por los incentivos a la conectividad que se podrían generar.

Por lo tanto, bajo las premisas de inversión y de desarrollo de la región, es factible suponer que en el mediano plazo el ferrocarril pueda lograr un nivel de crecimiento de sus ingresos que lo coloquen en una situación financiera de resultados positivos, como punto de partida para inducir la participación de inversión privada en estos proyectos.

Con el mismo objetivo estratégico de abatir el rezago económico que históricamente ha padecido la región, es que la actual Administración Federal está impulsando y desarrollando los proyectos de inversión denominados “Tren Maya” y de “Desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”, mismos que con una visión de desarrollo integral que contempla a los puertos, la carretera y al ferrocarril, darán al FIT una enorme posibilidad de crecimiento y de mejoramiento de su situación financiera.

Asimismo, es importante resaltar, que en el mecanismo de planeación 2019, en la Sección “Prospectiva”, se expuso lo siguiente:

Los productos más representativos movilizados por ferrocarril en el territorio del FIT en años recientes, fueron los siguientes: Cemento para construcción, Fierro, Avena en Grano, Jarabe, Maíz y Trigo, Combustóleo, Gas LP, Diésel, Arena Sílica, Fierro para Construcción, Madera, Chatarra, Solera de Fierro, Rieles, Durmientes de Madera y Concreto, así como Tarimas de Madera, entre otros. Lo anterior significó transportar por las líneas Z; FA y K 1,054,869 toneladas netas, equivalentes a 493,058,451 toneladas kilómetro lo que representa un incremento en el movimiento de toneladas kilómetro del 18% en el sistema de Chiapas y Mayab, el incremento de toneladas netas fue del 5.6%.

La ruta de Chiapas tuvo un incremento en toneladas kilómetro del 50% derivado del incremento de la carga transportada y la mayor distancia recorrida ya que es destino, las toneladas netas se incrementaron un 17%.

La ruta Mayab tiene un crecimiento bajo pero aceptable, ello derivado del movimiento de malta, jarabe de fructuosa y cemento esperamos que mantengan tendencia al alza, una vez que opere al 100% la nueva planta de Grupo Modelo.

Derivado de las actividades petroleras, con la Reforma Energética se incrementará la producción de productos petrolíferos los cuales requerirán ser transportados, en este sentido se considera que las empresas ferroviarias van a entrar en competencia con las empresas de autotransporte dueñas de carro tanques que se mueven por carretera, y con la hipótesis de alcanzar el 35% en el mercado de transporte, el tráfico ferroviario de carga en México en 2025, puede ascender a cerca de 150 mil millones de toneladas-kilómetro, más del doble que el movilizado durante 2010.

El transporte de mercancías por vía férrea se puede elevar alrededor de 200 mil millones de toneladas kilómetro, cercano al triple del volumen actual. Dado que un tren de 120 carros equivale a 280 tráileres, lo que reduce costos, además de minimizar tráfico en las entradas de las ciudades; asimismo, desplazar hidrocarburos va a permitir reducir el robo de pipas y carro-tanques.