

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 Entidad Paraestatal que nace en el ejercicio fiscal de 1999, con el propósito de conservar la infraestructura ferroviaria y proporcionar derechos de paso y de piso a los ferrocarriles interconectantes en las líneas cortas del Istmo de Tehuantepec.

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.

En el año 2007, la Entidad sufrió un cambio sustancial en el entorno funcional, al ser objeto de una imposición de modalidad por parte de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) para operar, explotar, mantener y prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en las líneas denominadas Chiapas y May; La SCT impuso al FIT la obligatoriedad de ser verificador especial de la infraestructura ferroviaria de las líneas Chiapas y Mayab, así como la tarea de reconstruir y rehabilitar, por cuenta y orden del Gobierno Federal.

Durante el ejercicio fiscal 2020 mediante el ACUERDO por el que las empresas de participación estatal mayoritaria que en el mismo se indican dejan de estar coordinadas y agrupadas al ramo de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2019, esta Entidad dejó de estar coordinada bajo el sector a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que se entenderá No Sectorizada.

El 14 de Octubre del 2022, el Titular del Ejecutivo Federal emitió el Acuerdo por el que se agrupa al sector coordinado por la Secretaría de Marina (SEMAR), la Entidad Paraestatal denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.; por lo que al migrar al Ramo 13 “Marina”; referida agrupación al sector coordinado por la SEMAR, atiende a la materialización del Proyecto Regional consistente en la implementación de la Plataforma logística Multimodal del Corredor del Istmo de Tehuantepec, el cual prevé como una de sus metas principales la modernización del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, a fin de poder integrarse como la columna vertebral de dicho corredor, con ello constituir un detonante a la economía de la región y traer bienestar a las comunidades asentadas a lo largo del Istmo de Tehuantepec.

El 18 de mayo de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Decreto por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo

para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos que se indican, son de seguridad nacional y de interés público”.

En razón de lo anterior, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec como parte integrante del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec adquiere en su construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y equipo, el carácter de instalación de seguridad nacional e interés público, lo que hace necesario que su operación se de en los más altos estándares de seguridad, calidad y eficiencia.

En cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de mayo de 2023, se llevó a cabo la ocupación temporal inmediata de las Líneas “Z”, “ZA” y “FA” que corren de Medias Aguas a Coatzacoalcos, de Hibuera a Minatitlán, y del El Chapo a Coatzacoalcos, acción que se realizó inicialmente con el recurso humano con el que cuenta el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., toda vez que durante referida ocupación, la concesionaria Ferrosur, S.A. de C.V. no entregó de manera inmediata la operación de las instalaciones ni el despacho y control de sus trenes.

El 23 de junio de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la federación la modificación al Título de Asignación otorgado en favor del FIT, donde se incorpora la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros en los tramos de las líneas “Z”, “ZA” y “FA” que corren de Coatzacoalcos a Medias Aguas, de Hibuera a Minatitlán y de Coatzacoalcos a El Chapo, respectivamente, así como los bienes del dominio público que se encuentran en dichos tramos y se establecieron los derechos de paso a favor de Ferrosur respecto de los tramos que se incorporan, lo que representa un crecimiento de aproximadamente 120 kilómetros de vía adicionales a la longitud de la asignación original.

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.

Es de destacar que, el Gobierno de México tiene como principal objetivo impulsar el crecimiento de la economía regional, con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano, aprovechando la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte.

Razón por la cual, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 establece en el “Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT)”, que se proporcione puntual atención a la modernización del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, así como a los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca, para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos, fortaleciendo la infraestructura carretera, de caminos rurales, así como la red aeroportuaria.

Este programa establece la realización del proyecto del “Ferrocarril Interoceánico”, el cual se puso en marcha con la rehabilitación y conservación de la línea Z, que comunica actualmente las ciudades de Coatzacoalcos; Veracruz con Salina Cruz; Oaxaca, contribuyendo con esto al desarrollo del Istmo de Tehuantepec y la modernización de estos dos polos.

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 2019-2024, 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-kilometro, más del doble que el movilizad 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.

Autorizó: L.C. JAZMIN AQUINO ÁLVAREZ

ENGARGADA DE LA GERENCIA DE FINANZAS

Elaboró: L.C. JANETH MONTALVO AGUILAR

JEFA DEL DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD