

EL SISTEMA FERROVIARIO DE CARGA EN MÉXICO 2020



The image features a central horizontal band of light grey. Above and below this band are large, abstract geometric shapes in shades of blue and grey. The top shape is a large blue triangle pointing downwards, with a grey diagonal line cutting through it from the top-left corner. The bottom shape is a large blue trapezoid pointing upwards, also with a grey diagonal line cutting through it from the top-left corner. The overall composition is clean and modern.

C R E A N D O H I S T O R I A

1869-1970

1869

- Benito Juárez inaugura el ramal de Apizaco, Tlaxcala a Puebla, Puebla.

1873

- Creación de la línea ferroviaria Veracruz - CDMX.

1980-1995

1980

- FNM depende de créditos y subsidios del Gobierno Federal. Más del 60% del presupuesto de FNM era subsidiado por el Gobierno.

1990

- Sólo 13 mil km de una red de 20 mil km eran funcionales.

1996-2020

1996

- Inician las licitaciones públicas de los ferrocarriles de carga.

1997

- El gobierno constituye un fideicomiso para el pago de las pensiones de los jubilados de FNM.

- Kansas City Southern (KCS), Tribasa - Inbursa (TMM), Grupo Ferroviario Mexicano (GFM), Grupo Peñoles y el Grupo Acerero del Norte adquieren las diferentes concesiones del sistema ferroviario.

1999

- Genesee & Wyoming (G&W) inicia la operación del Ferrocarril Chiapas - Mayab (FCCM).
- En 2007 el Huracán Stan afecta la infraestructura ferroviaria del sureste y G&W suspende operaciones. El Gobierno Federal queda a cargo de la reconstrucción del FCCM y de la concesión a través del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

2000

- La línea corta Tijuana - Tecate es asignada al Gobierno del estado de Baja California.

2015

- El sector ferroviario se posiciona en el 11vo lugar en carga movilizada a nivel mundial.



1908

- El Gobierno Federal crea la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) con el fin de agrupar distintas líneas férreas y consolidarlas.

1937

- El Presidente Lázaro Cárdenas nacionaliza Ferrocarriles Nacionales de México.

1986

- La ineficiencia y los altos costos de FNM obligan al Gobierno a dejar de transportar productos e insumos por ferrocarril.

1989

- FNM tenía 83 mil empleados fijos, 12 mil eventuales y 42 mil trabajadores jubilados.

1995

- La reforma al Art. 28 constitucional, abrió las puertas a la inversión privada al sector ferroviario. La SHCP asume los pasivos de FNM que ascendían a 480 millones de dólares.

1991-1997

- Disminuye el número de pasajeros debido a la calidad del servicio y a los altos precios. Los subsidios al ferrocarril aumentaron para tratar de hacerlo competitivo.

1998-1999

- Inicia operaciones el Ferrocarril Terminal del Valle de México (Ferrovialle).

- El Gobierno mantuvo la operación y el mantenimiento del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec por ser un área estratégica para la seguridad nacional.

2018

- México produce 4 millones de autos y se convierte en el 6to exportador de vehículos del mundo, el ferrocarril se vuelve un aliado fundamental de la industria automotriz.

2019

- Los ferrocarriles mexicanos modificaron sus esquemas de trabajo mediante la Operación Ferroviaria Precisa que permite generar diversas mejoras en los indicadores de servicio.

2020

- Entrada en vigor del TMEC y apoyo del sector ferroviario como un impulso a la productividad.
- Importantes avances en cruces ferroviarios internacionales en Nuevo Laredo, Tamaulipas y Ojinaga, Chihuahua.

MITOS Y REALIDADES

La apertura del sector ferroviario de carga a la inversión privada fue la mejor alternativa para impulsar su desarrollo, debido a la transformación en la calidad del servicio y de la infraestructura.

El esquema de apertura fue pensado como un modelo de desarrollo regional con balance para los concesionarios y para dar servicio a las principales industrias, puertos y fronteras del país.

MITO ¿MISMAS VÍAS Y CERO CRECIMIENTO EN LA RED?

- Los concesionarios no han construido un km de vía, son las mismas que en la época de Porfirio Díaz.

REALIDAD

- Los concesionarios no son dueños de la infraestructura. El Estado es el único que puede construir o autorizar nuevas rutas ferroviarias.
- Las vías no son las mismas que las del porfiriato. Las inversiones permitieron la modernización de la red ferroviaria y ahora las vías tienen capacidad de carga de hasta 130 ton/carro vs 120 en 1998.

MITO EL FERROCARRIL DE CARGA DESPLAZÓ A LOS TRENES DE PASAJEROS.

- Se acabaron los trenes de pasajeros de manera arbitraria.

REALIDAD

- La concesión otorgada por el Gobierno de México **fue para el movimiento de carga**, no de pasajeros.
- Debido al desarrollo carretero promovido por el Gobierno Federal en las décadas de los 80 y 90tas, los trenes de pasajeros dejaron de ser opción.
- El movimiento de pasajeros por tren cayó de 37.3 millones de viajes en 1970 a 5 millones en 1997.
- Entre 1960 y 1980 la flota de autos, camiones de carga y de pasajeros creció aproximadamente tres veces. Para 1980 había 3.8 millones de autos, 1.5 millones de camiones de carga y 79,000 autobuses de pasajeros registrados. El ferrocarril en propiedad del Estado no pudo competir con esta nueva oferta de transporte.
- El tren de pasajeros y de carga son sistemas muy distintos. Tan solo en la velocidad, un tren de carga va en promedio a 40 km/h, mientras que uno de pasajeros a 160 km/hr. Esta diferencia en velocidades hace compleja la programación: hay que evitar que transiten por la misma vía ya que genera riesgos de colisión entre pasajeros y carga y aumenta riesgo de protección civil para comunidades aledañas.

EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO A MÁS DE 20 AÑOS DE INVERSIONES CONSTANTES

El ferrocarril juega un papel importante en el transporte de carga en México.

Los concesionarios del sistema ferroviario de carga en México han invertido casi 10 mil millones de dólares desde el inicio de la vigencia de sus concesiones. Esas inversiones quedan al servicio y propiedad de la Nación. Gracias a la apertura a la inversión privada el sistema ferroviario hoy es:

MÁS EFICIENTE

- Mayor capacidad de carga hasta 130 ton/carro. Puede alcanzar velocidades de hasta 80 km/hora.
- Ecoeficiencia en el consumo de diésel: el ferrocarril emite en promedio 3.8 veces menos gases de efecto invernadero que el autotransporte.
- Los ferrocarriles mueven el 7% de la carga a nivel mundial, pero sólo representan el 2% del consumo de energía del sector transporte.
- 100% integrados con EUA y Canadá.

MÁS CONFIABLE

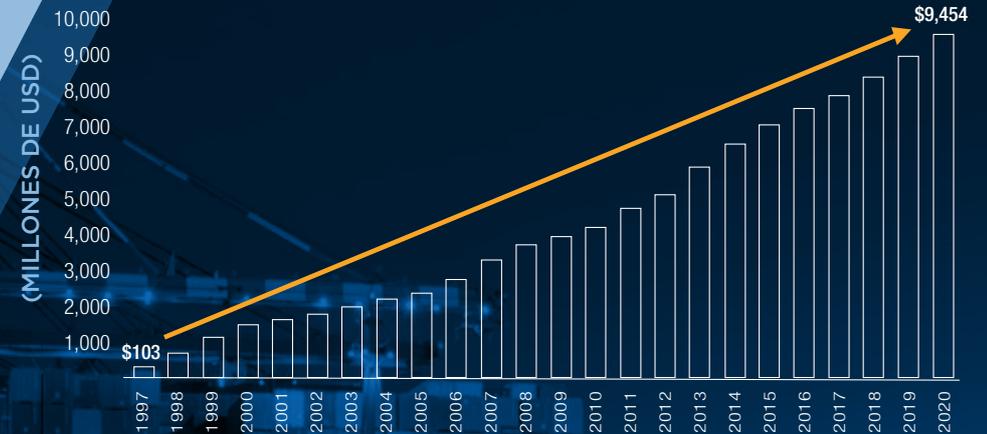
- Mejor coordinación en los procesos de carga.
- Constante vinculación con los clientes.

MÁS SEGURO

- Procesos modernos de revisión de vía.
- Monitoreo constante de trenes, productos y menor índice de accidentes personales.

El tráfico ferroviario se ha **más que duplicado** desde el inicio de las Concesiones, mientras que el **PIB tuvo un incremento del 56%**.

INVERSIÓN ACUMULADA 1997 - 2020



EL FERROCARRIL Y EL TMEC

- Desde la entrada en vigor del TLCAN antecesor del TMEC se alcanzó una plena integración entre los ferrocarriles Clase 1 de Estados Unidos, Canadá y México.
- El ferrocarril ha permitido el crecimiento del comercio trilateral, particularmente entre los sectores agrícola y automotriz. Ambos han favorecido un mayor desarrollo regional.
- Alrededor del 60% de los productos que se mueven por ferrocarril pasan al menos una vez por las fronteras de EUA y Canadá.
- En los cruces fronterizos se cuenta con procesos expeditos, con tripulaciones bilaterales e inspecciones conjuntas.
- En 2019 se movilizaron 88.3 millones de toneladas de Carga Ferroviaria de Comercio Exterior (70.5% del total de carga transportada en el sistema).

RETOS PARA EL CRECIMIENTO DEL FERROCARRIL DE CARGA

El ferrocarril de carga en México es uno de los más competitivos del mundo. Para que siga creciendo e impulse la economía de México es necesario:

1. Convertir carga carretera a carga ferroviaria e intermodal (propiciar condiciones de justa competencia entre los diferentes modos de transporte).
2. Garantizar la seguridad operativa y apoyar obras conjuntas que promuevan la Convivencia Ferroviaria (pasos superiores) y las eficiencias (libramientos).
3. Analizar la política pública para promover el uso del ferrocarril derivado de su ecoeficiencia ambiental y sustentabilidad.
4. Acompañar la evolución y crecimiento portuario con conectividad ferroviaria hacia ellos.
5. Estrechar coordinación con autoridades para disminuir robos y bloqueos ferroviarios.
6. Apoyar el equipamiento de cruces ferroviarios para hacerlos más seguros para peatones y vehículos.

DESBALANCES EN EL MERCADO DE TRANSPORTE TERRESTRE EN MÉXICO

Los distintos medios de transporte conforman la cadena logística de un país. La suma de todos ellos contribuye a la competitividad de la economía, atracción de inversión, generación y conservación de empleo. Cada medio de transporte tiene sus ventajas y puntos desfavorables. El entorno regulatorio también presenta diferencias entre el autotransporte y el ferrocarril.



31% más de carga permitida para el autotransporte que en EUA. Falta de controles en pesos y dimensiones que hacen que circulen numerosos camiones con sobrepeso. Esto representa un riesgo de seguridad y sobrecostos al Gobierno por el desgaste de la red carretera nacional.



Régimen fiscal especial para el "hombre camión" y acreditación parcial del impuesto IEPS al diésel para el autotransporte. Además, en ocasiones el autotransporte recurre a prácticas de compra ilegal de combustible y autopartes.



Falla de regulación para limitar jornadas laborales de choferes de autotransporte.



Subsidio al peaje.

El presupuesto de egresos 2020 contempla para el transporte \$24,266 millones de pesos para inversión y mantenimiento carretero. El concesionario ferroviario es el responsable del mantenimiento de su infraestructura.

EL SISTEMA FERROVIARIO COMO MOTOR DE LA ECONOMÍA DEL PAÍS

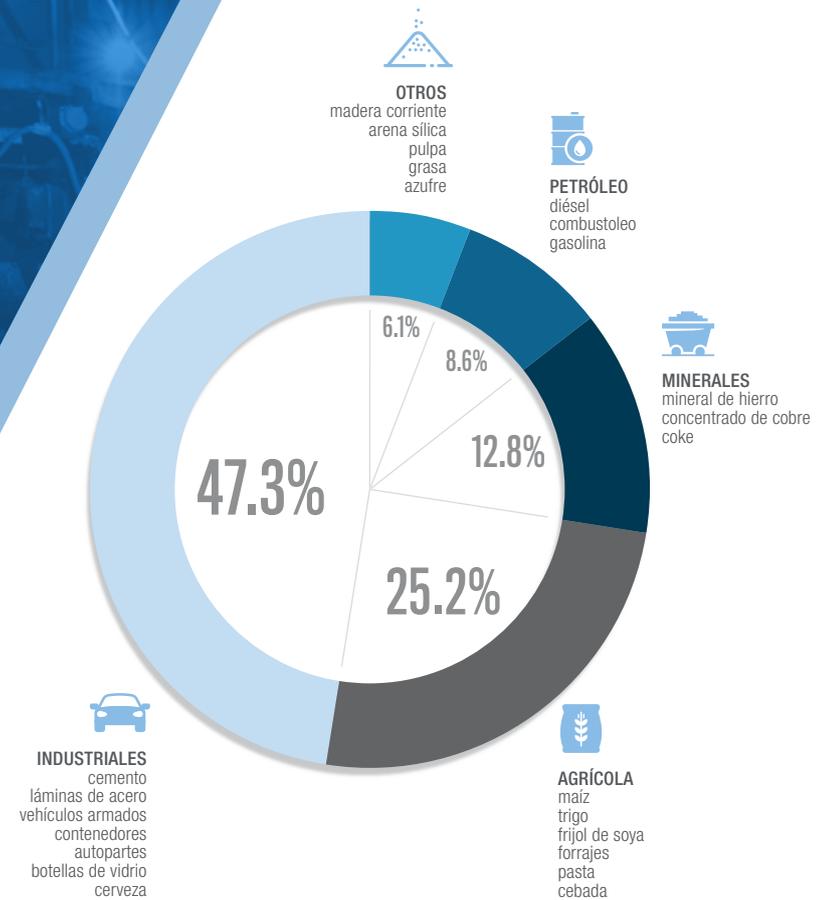
Las tarifas del ferrocarril en México son de las más bajas y competitivas en América del Norte, la región más eficiente para el transporte de carga ferroviaria en el mundo.

Hoy los ferrocarriles del sistema ferroviario mexicano mueven todo tipo de productos impulsando la economía nacional de manera eficiente y creando oportunidades en todo México. El sector ferroviario tiene alrededor de 16,000 trabajadores cuya remuneración de la posición de menor nivel está en promedio 13 veces por arriba del salario mínimo. **Por cada empleo en el sistema ferroviario mexicano se crean 4 empleos en industrias relacionadas con el sector.**

En los 24 años de concesiones los indicadores operativos han mejorado considerablemente, aumentando la productividad laboral, por locomotora, por carro y por litro de combustible consumido.

El ferrocarril en la actualidad es una de las mejores opciones para transporte de mercancías, tanto para el interior como para el exterior del país, al movilizar 125 millones de toneladas anuales, 5% más que en 2018.

CARGA TRANSPORTADA POR PRODUCTO 2009-2019 (TON-KM)



EL FERROCARRIL A LA ALTURA DE LOS DESAFÍOS GLOBALES

En los últimos veinte años se ha registrado un crecimiento sostenido en la carga ferroviaria de comercio exterior. En 2019 se transportaron 88.3 millones de toneladas de carga. En 2020 la industria ferroviaria ha sido una actividad esencial en el marco de la pandemia del Covid-19 y se prevé que su contribución será decisiva para la reactivación de las cadenas logísticas y el crecimiento económico de la región.

México, Estados Unidos y Canadá están estrechamente vinculados por empresas que tienen presencia en los tres países, que dependen de un flujo constante de materias primas y manufacturas para crear y transportar bienes de consumo. El ferrocarril de carga es la red más segura, sustentable y eficaz para este propósito.

Las empresas ferroviarias están listas para seguir aumentando su participación de mercado en el transporte terrestre y para ser detonadoras del desarrollo al ser un sector estratégico al servicio de México. El ferrocarril impulsa la competitividad de las exportaciones de las empresas mexicanas en los mercados globales.



ASOCIACIÓN MEXICANA DE FERROCARRILES



Agradecemos al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos su apoyo para la facilitación de imágenes del acervo de la Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria.

Enrique Ibsen N° 15, Piso 6, Despacho 604
Colonia Polanco, Alcaldía Miguel Hidalgo, CP. 11560
CDMX, México

contacto@amf.org.mx
amf.org.mx
[@AMFerrocarriles](https://www.instagram.com/AMFerrocarriles)