



*Plataforma Ferroviaria
1er Foro Nacional
de Transporte Ferroviario*

*Acciones para la Competitividad
del Transporte Ferroviario en México*

Evolución del reto ferroviario en México

Resultados en base a los planteamientos generales discutidos en mesas de trabajo y conferencias del evento

Situación Actual:

- ▶ Desde la privatización el sector ha solidificado su posición captando volumen y mejorando nivel de servicio.
- ▶ La preparación para el crecimiento fue paulatina y enfrenta ahora desafíos considerables en inversión, capacidad e infraestructura.

Retos del Sistema Ferroviario:

- ▶ Detonar mecanismos de consenso de los actores del sector que permitan el crecimiento de la infraestructura, incrementar la inversión, actualizar el marco normativo y elevar la competitividad del transporte ferroviario en México.
- ▶ Crecimiento integral con amplia responsabilidad social. Implica la conectividad de la red a todo potencial embarcador tomando en consideración la seguridad en zonas pobladas y beneficios ambientales del ferrocarril.

- Fuerte crecimiento (100% de 1995 a 2005)
- Productividad sin precedentes
- Mayor seguridad e inversión (2,300 MM de dólares)
- Tecnología de punta
- Solidez financiera
- Infraestructura (nunca es suficiente)
- Mejorar conectividad integral de la red
 - Puertos – Puntos de interconexión – Terminales- Fronteras
- Resolver saturación = cuellos de botella (velocidad de la red); así como el paso por zonas urbanas
 - Patios – Fronteras – Puntos de intercambio
- Resolver integración competitiva de la red
 - Derechos de paso – servicios de terminal
- Detonar la colaboración de actores de la cadena
 - Usuarios – coordinación sin costuras - Comunicación
- Actualizar e implementar Leyes y Reglamentos
 - Aplicabilidad del marco legal – penalizaciones

Evolución de la industria ferroviaria

Resultados en base a temas abordados y propuestos por los participantes del Foro Nacional Ferroviario

Temática a discusión

1. Alto crecimiento de volumen en ferrocarril
2. Inversiones a máximos históricos, pero insuficientes
3. Marco legal rezagado a las nuevas realidades de competitividad y competencia global
4. Saturación de red ferroviaria en principales corredores e industrias
5. Equilibrio de red hacia estándares internacionales (peso – galibos)
6. Temas de conectividad sin resolución (vías y nuevos trazos)
7. Actual desequilibrio en la relación concesionario – usuario
8. Evaluar y garantizar la seguridad integral del ferrocarril y su convivencia urbano - social
9. Crecer y fomentar una conciencia social ferroviaria
10. Crear plataforma de capacitación y profesionalización del sector ferroviario

Prospectiva Deseada

1. Mayor captación de volumen con plataformas multimodales
2. Incentivar inversiones y participación federal con nuevos esquemas de financiamiento
3. Actualización de la Ley Ferroviaria y su reglamento; leyes fiscales y de comercio aplicables.
4. Aplicabilidad de conexiones (derechos de paso y servicios de industria).
5. Detonar y consolidar infraestructura de alta especificación para equilibrar la red
6. Detonar licitaciones y concesiones enfocadas al crecimiento de la red
7. Crear un Marco legal y Comisión Tripartita (usuarios – concesionarios – autoridades).
8. Actualización del marco legal de cruces a nivel y su seguridad. Así como responsabilidades de los actores participantes
9. Consolidar una campaña nacional de Alto Total y convivencia Urbana
10. Consolidar una base uniforme de profesionistas y técnicos (profesionalización del sector)

Objetivos

1. Mejorar la competitividad logística de México
2. Incentivar la inversión hacia transporte ferroviario
3. Actualizar el Marco Regulatorio, responsabilidades y participaciones de sus actores
4. Garantizar la conectividad y continuidad operativa del sistema
5. Crecer la infraestructura y modernizar la actual
6. Crecer la infraestructura y su modernizar la actual
7. Actualizar el Marco Regulatorio y garantizar su aplicabilidad
8. Evaluar y garantizar la seguridad integral en el movimiento ferroviario y responsabilidad de los participantes
9. Crear conciencia social en Seguridad Ferroviaria y rescate del Patrimonio
10. Detonar reconocimiento de la SEP y programas técnicos y de carrera profesional enfocados al sector

Ejes de la plataforma ferroviaria

- **Marco regulatorio y cooperación con otras administraciones, instituciones y agentes sociales.**
- **Competitividad como visión integrada del sistema desde criterios de calidad, integración y eficiencia.**
- **Seguridad integral ferroviaria**
- **Visión unitaria de la Infraestructura y servicios, incluyendo intermodalidad**
- **Inversión como plataforma estratégica de desarrollo dentro de un potenciador ambiente fiscal**
- **Patrimonio histórico - acervo**

Ejes de la plataforma ferroviaria

■ Marco regulatorio

- **Objetivo:** Actualizar leyes y reglamentos actuales que mejoren los esquemas de operación y convivencia actual del actuar ferroviario.
- **Participantes:** Congreso – SCT – Concesionarios – Cámaras Industriales

Propuesta

• Actualizar Ley Federal del Servicio Ferroviario

◆ Actualizar Reglamento del Servicio Federal de Servicio Ferroviario

• Fondos federales para reubicación de vías en zonas urbanas y construcción de pasos a desnivel

◆ Regular los cruces a nivel en la Ley Federal de Vías de Comunicación

• Fondos Federales para construcción de nuevos trazos de vía (asignación o licitación posterior)

Acciones

• Revisar la Ley, presentación en Cámaras y propuesta a Legislativo.

• Revisar la Ley, presentación en Cámaras y propuesta a Legislativo.

• Mapear, costear y evaluar los proyectos requeridos.

• Evaluar marco ideal. Propuesta y consenso con concesionarios. Propuesta a legislativo.

• Detonar y crear propuestas de nuevos corredores y conectividad priorizados.

Tema prioritario

• Consolidar la actuación de la SCT ante controversias. Formar entidad tripartita como órgano de arbitraje. Eliminar la TUCE, prevalezca aplicable a temas de controversia. Normar reciprocidad en responsabilidades usuario - concesionario. Regular el servicio de arrastre en puertos y fronteras.

• Aplicar criterios detallados de los temas de la nueva Ley

• Detonar presupuestos de reubicación de vías en zonas urbanas y construcción de principales pasos a desnivel en zonas urbanas.

• Implementar marco actual y detonar nuevas regulaciones (presupuesto federal, estatal y municipal requerido).

• Evaluar nuevos esquemas de inversión IP – Gobierno. Evaluar y etiquetar Fondos Federales para construcción de nuevos trazos de vía (asignación o licitación posterior)

◆ Temas abordados con mayor detalle en el Foro

Ejes de la plataforma ferroviaria

■ Competitividad

■ **Objetivo:** Solidificar la integración del sistema ferroviario y su interrelación con el resto de medios de transportes de forma efectiva, flexible y alineada a la estrategia de competitividad y conectividad requerida.

■ **Participantes:** Congreso – SCT – Concesionarios – Cámaras Industriales – CFC - Cofemer

Propuesta

- ◆ *•Convergencia urgente y sin restricción de los derechos de paso (concesiones)*
- Mejora de los sistemas de control de calidad de los servicios e infraestructuras
- ◆ *•Eliminación del factor TUCE (Tarifa Única de Carga Express)*
- ◆ *•Creación de la Ley Federal de Transporte Multimodal*

Acciones

- Revisar los *impedimentos legales aplicables a la materia y los fundamentales que impiden su resolución para ajustar marco legal.*
- Instrumentar la medición (Comisión Tripartita) externo que permita el seguimiento del desarrollo del sistema ferroviario.
- Eliminar la TUCE como rector del sistema tarifario. Permanezca actualizado solo ante controversias a dirimir por autoridades o sistemas de arbitraje propuestos
- Detonar el consenso y convocatoria para integrar los temas, articulado y actores a regular en el transporte multimodal.

Tema prioritario

- Detonar los cambios al marco legal (LRSF y LSF), así como carácter rector de la SCT Federal mediante normativas.
- Crear un órgano independiente (usuarios – autoridades – concesionarios) rector y analítico de los procesos de visibilidad de flota, competitividad del costo – tarifa, velocidad de la red, transferencia en fronteras, costos de interconexión.
- Permitir y regular criterio de pago parcial de tramos ferroviarios (equivalente a Regla 11). Liberar la libre competencia en tarifas (eliminar TUCE) y evaluar nuevos mecanismos de sanción y regulación ante controversias o factores que inhiban la competencia de los concesionarios.
- Homogenizar los procedimientos y responsabilidades en los diversos modos de transportes y actores en tráficos multimodales. Actualmente discrecionalidad de interpretación.

◆ Temas abordados con mayor detalle en el Foro

Ejes de la plataforma ferroviaria

■ Seguridad integral ferroviaria

- **Objetivo:** La red ferroviaria es parte fundamental de los centros industriales, poblacionales y de infraestructura estratégica del país, por ende la importancia de solidificar su integridad y confiabilidad como transporte y su convivencia segura con su entorno.
- **Participantes:** Congreso – SCT – Concesionarios – Cámaras Industriales - Gobiernos

Propuesta

Acciones

Tema prioritario

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">◆ <i>Regulación y normatividad de los cruces a nivel</i>◆ <i>Normatividad de responsabilidad de actores para el transporte de materiales peligrosos</i>◆ <i>Asentamientos irregulares en los derechos de vía</i>◆ <i>Vandalismo de productos y carros de ferrocarril</i>◆ <i>Indocumentados en los trenes de carga</i> | <ul style="list-style-type: none">◆ <i>Ampliar la fuerza del marco legal actual sobre cruces a nivel. No es acatado ni conocido por los tres niveles de gobierno.</i>◆ <i>Normar, por gobierno, la responsabilidad, criterios y procesos para el transporte de materiales peligrosos por ferrocarril.</i>◆ <i>Elevar el grado de delito de robo o invasión de vías y derechos de vías. Impulsar participación de los tres niveles de gobierno y FNM.</i>◆ <i>Ampliar el marco legal en referencia a las responsabilidades del concesionario de forma integral al daño de mercancías.</i>◆ <i>Detonar actuación directa de INM, PGR y SCT</i> | <ul style="list-style-type: none">◆ <i>Suprimir cruces a nivel irregulares. Implementar señalización a los cruces regulares. Detonar presupuesto a tres niveles de gobierno para la seguridad ferroviaria.</i>◆ <i>Definir las normativas de industria para la seguridad de la carga, así como el nivel de acción y roles de los actores de la cadena ante riesgos, descarrilamientos y responsabilidad civil</i>◆ <i>Ampliar la actuación de policías para perseguir el delito, así como detonar la acción de FNM a recuperación de predios y vigilancia de los actuales en desuso.</i>◆ <i>Eliminar límites de responsabilidad del concesionario ante riesgos de cargas, equipos privados y sus implicaciones en la legislación actual.</i>◆ <i>Implementar vigilancia y confinamiento de vías del sureste de México. Fondos federales e intervención federal requerida.</i> |
|--|--|--|

◆ Temas abordados con mayor detalle en el Foro

Ejes de la plataforma ferroviaria

■ Infraestructura y servicios

- **Objetivo:** Una plataforma logística de alta eficiencia, rentabilidad, seguridad y de competitividad requiere consolidar una fuerte infraestructura en continuo crecimiento y actualización. Recursos, servicios y esquemas de inversión son fundamentales para este proceso y mejorar la plataforma logística de México, siendo el ferrocarril parte troncal.
- **Participantes:** Congreso – SCT – Concesionarios – Cámaras Industriales

Propuesta

◆ •Concluir la recuperación total de la red nacional ferroviaria

◆ •Creación de red de alta especificación. Homologar a criterios internacionales la capacidad de carga y galibos

•Desarrollo de infraestructuras complementarias al transporte intermodal y terminales de transvase (accesibilidad a empresas medianas y pequeñas)

•Nodos regionales, como centros de articulación logística

Acciones

•Detonar las acciones federales para la recuperación de la concesiones y vías inoperantes, así como nuevos trazos.

•Detonar acciones federales para inversiones de homologación de capacidad de peso y galibos en vías. Corredores ineficientes o restringidos a ciertas cargas.

•Coordinar acciones de gobiernos para licitar o construir centros de transferencia en puntos industriales, puertos y centros de población.

•Crear corredores multimodales de carga que convergen a los nodos regionales o centros de carga.

Tema prioritario

•Evaluar esquemas de financiamiento IP – Gobierno y/o recursos federales para la concesión de vías en el Sureste, Oaxaca y Morelos. Construir nuevos trazos en libramiento Monterrey, Encarnación – El Castillo, Galibos en SLP, etc.

•Detonar recursos federales y de participación privada (licitación) para atender rezagos en vías del pacífico (peso) y galibos que no permiten rutas intermodales o automotrices en rutas desde Altamira al centro del país (Ej).

•Evaluar e incentivar recursos federales y de participación privada (licitación) hacia el transporte. Coordinación central para evitar competencia de obras o puntos de transferencia.

•Iniciar consensos para detonar la Ley y acuerdos que consoliden la red multimodal de plataformas logísticas y centros de mercancías en cooperación con el resto de administraciones públicas. Hacer licitación esquema factible para el caso.

◆ Temas abordados con mayor detalle en el Foro

Ejes de la plataforma ferroviaria

■ Inversión

- **Objetivo:** La industria ferroviaria requiere uso intensivo de capital para mantenimiento y crecimiento, por ende el ambiente fiscal y entorno de negocio es factor preponderante para detonar inversiones, capital privado y federal.
- **Participantes:** Congreso – SCT – Concesionarios – Cámaras Industriales – SHCP

Propuesta

- ♦ *•Modificación a los títulos de concesión para permitir bursatilización y diversificación de inversiones.*
- ♦ *•Incentivos fiscales para la inversión privada en infraestructura ferroviaria de conectividad y que elimine la saturación de la red.*
- ♦ *•Inversión gubernamental directa en reconfiguración de vías para beneficio social*
- ♦ *•Ambiente fiscal como detonador de inversiones en fuerzas tractiva y motriz*

Acciones

- ♦ *•Evaluar los criterios de flexibilidad de los títulos de concesión para detonar el uso de activos nacionales hacia la movilidad de carga.*
- ♦ *•Detonar incentivos fiscales para incrementar la inversión ferroviaria y hacerla competitiva hacia otros medios de transporte que reciben aportación federal directa (carreteras, puertos).*
- ♦ *•Evaluar manchas poblaciones donde por seguridad o movilidad se requiera cambio del trazo de vía.*
- ♦ *•Coordinar acciones hacia la SHCP para fomentar la adquisición de equipo de última generación e industria de reparación y conversión en México.*

Tema prioritario

- ♦ *•Actualizar y modificar los títulos de concesiones y leyes que los rigen para reconfigurar la red actual al permitir permutas, convenios con gobiernos estatales y municipales, rehabilitar zonas federales para diversificar inversiones.*
- ♦ *•Promover incentivos fiscales para crecer la inversión; el uso intensivo en capital y el retorno sobre inversión desalienta la participación de la IP; países industrializados usan fondos federales o incentivos fiscales para potenciarla.*
- ♦ *•Detonar fondos gubernamentales directos requeridos para beneficio social en seguridad y movilidad al requerir una configuración ferroviaria; que por su alto costo y no es redituable ni factible para concesionario.*
- ♦ *•Integrar el esquema de depreciación acelerada para equipos de ferrocarril y locomotoras nuevos. Tasa cero de IVA para reparaciones a equipo ferroviario extranjero y fletes internacionales de importación.*

Ejes de la plataforma ferroviaria

■ Patrimonio histórico - acervo

- **Objetivo:** La importancia del rescate del patrimonio ferroviario nacional no sólo radica en su pasado, sino en la cultura social de convivencia hacia el ferrocarril que requiere ser desarrollada de forma participe y viva.
- **Participantes:** Congreso – SCT – Concesionarios – Cámaras Industriales – Sector educativo - SEP

Propuesta

- ◆ *•Valor del patrimonio público – social. Rescate y rehabilitación de vías y estaciones sin uso en zonas poblaciones*
- ◆ *•Profesionalización de operación ferroviaria*
- ◆ *•Lanzamiento nacional de la campaña Alto Total*

Acciones

- ◆ *•Crear programa federal para el rescate y rehabilitación de estaciones y vías sin uso actual por los concesionarios, para su reactivación como uso comunitario social y fomentar la cultura ferroviaria en la población en general. Vigilando no demeritar las concesiones y respetando marco legal actual.*
- ◆ *•Implementar programas de capacitación y carreras técnicas con validez oficial de la SEP*
- ◆ *•Detonar campaña y participación directa de gobiernos y resto de actores de la cadena ferroviaria para forma conciencia social del riesgo de cruzar vías.*

Tema prioritario

- ◆ *•Detener el deterioro de Instalaciones actuales sin uso en que son vandalizadas y uso como lugares de vicio. Detonar incentivos económicos y factibilidad legal para los concesionarios para rehabilitarlas. Detonar y usar Programa federal, en coordinación con gobiernos, para beneficio social y de comprensión de la convivencia urbana hacia el ferrocarril.*
- ◆ *•Detonar los programas de validez oficial SEP, detonar estudios en primera fase con convenios con Conalep o entidades similares. La industria ferroviaria requiere de profesionales del ramo, carreras técnicas o estudios específicos que no existen en la industria y requieren de altos costos de capacitación y entrenamiento.*
- ◆ *•Reforzar y ampliar el Programa de Convivencia Urbana de la SCT hacia las campañas sociales de Alto Total como prevención de accidentes hacia el ferrocarril.*

◆ Temas abordados con mayor detalle en el Foro

Retos a enfrentar - acciones

Situación Actual:

- ▶ Organismos industriales y de concesionarios con posturas contrarias
- ▶ Descontento generalizado hacia el servicio y falta de empatía ferroviaria
- ▶ Sin avances ni consensos en la última década

Propuesta de Esquema de trabajo:

- ▶ Renovar los interlocutores del sector industrial
- ▶ Crear un nuevo esquema de trabajo, sin rescate de presentaciones o documentos. Solo rescate de ideas y propuestas.
- ▶ Intervenir directamente el poder legislativo, Cofemer y Cofeco
- ▶ Fomentar el diálogo y consenso de industria sobre la regulación o sanción de autoridad

- Amparo como figura tradicional ferroviaria (NOM 075 – 076, derechos de paso, resoluciones SCT, sanciones en base a concesiones)
- Falta de consensos
- Sin decretos y directrices de órganos y entidades de control
- Desgaste y fricciones en relaciones institucionales
- Crear Comisión de Evaluación y Mejora
 - Concesionarios – usuarios (dentro de Cámaras)
- Comparar el quehacer ferroviario en México Vs Socios Comerciales y países de vanguardia
 - Legal – operativo – competitivo – autoridades - gestión
- Reconocer y plantear actualización del marco legal
 - Ley Federal Ferroviaria y su reglamento

Siguientes Pasos ...

En conjunto con todos los participantes del Foro Nacional Ferroviario es necesario:

- ▶ Consolidar y difundir los resultados
- ▶ Detonar las líneas de acción en los sectores involucrados (concesionarios, autoridades de todos los niveles, cámaras, usuarios, niveles de gobierno)
- ▶ Integrar equipos de trabajo para seguimiento
- ▶ Establecer prioridades y compromisos específicos
- ▶ Detonar estudio comparativo del ambiente y estructura de operación y desarrollo ferroviario de México Vs países de primer nivel en el tema

A black and white photograph showing a railway track in the foreground, receding into the distance. To the left, a fenced area with a watchtower is visible. The word "Anexos" is overlaid in the center of the image.

Anexos

Proyectos de inversión en infraestructura actual para mejorar competitividad, eficiencia y saturación de la red del sistema

Capacidad de vía Sonora (FXE)

Situación actual: Capacidad máxima de vía en 123 tons brutas por carro (tonelaje máximo por carro en carga neta de 96 tons)

Limitante: Restricción al uso adecuado de equipos en 130 tons brutas. Conexión Nogales a EUA en misma capacidad.

Propuesta: Inversión para incremento de capacidad conjunta FXE – UP, para permitir conexión a mercados de Norteamérica y centro de México de forma competitiva

Capacidad de vía Guadalajara – Empalme (FXE)

Situación actual: Capacidad máxima de vía en 120 tons brutas por carro (tonelaje máximo por carro en carga neta de 96 tons)

Limitante: Restricción al uso adecuado de equipos en 130 tons brutas.

Propuesta: Mejorar capacidad de peso bruto en vías para permitir conexión del resto del sistema a la zona de manera eficiente

Limitación de embarques vía Tampico – SLP (KCSM)

Situación actual: Pendientes y curvas encontradas limitan el límite de unidades por tren y no permiten circulación de carros de última generación (intermodal – automotriz)

Limitante: Embarques intermodales sin posibilidad de tránsito entre puertos y centro del país

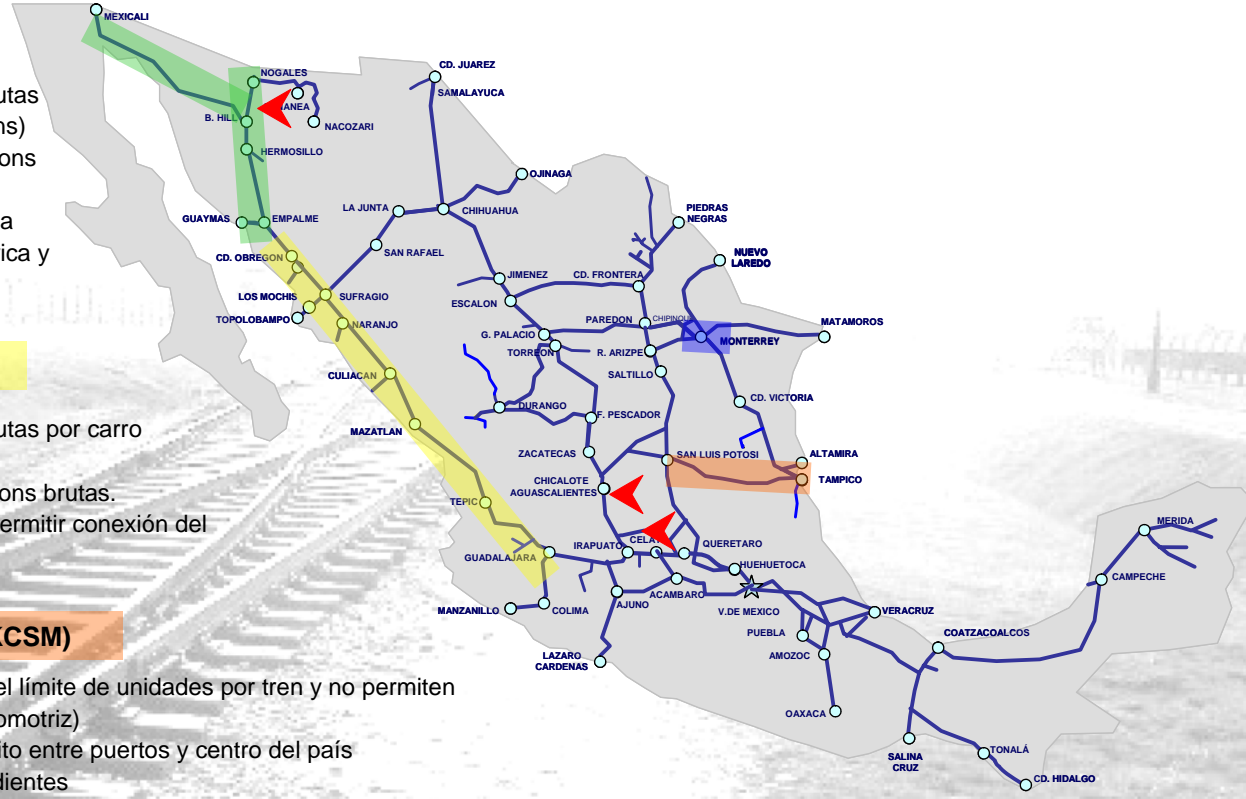
Propuesta: Nuevo trazo de vías para eliminar curvas y pendientes

Cambio de sistema de accesos patio Monterrey (KCSM – FXE)

Situación actual: Conflicto por derechos de paso entre FXE y KCSM para acceso y cruce por Monterrey, conflictos viales dentro del área urbana

Limitante: Demerita el servicio a industria, salidas y llegada de trenes

Propuesta: Nuevo trazo de vías en la zona norte de Monterrey, eliminación del patio central de ferrocarril dentro de la mancha urbana y construcción de tres patios secundarios en los accesos de Tampico, Saltillo y Laredo – Piedras Negras



Situación actual: Falta de laderos de encuentro de trenes en zonas de alta saturación de vías
Limitante: No permite crecimiento de volumen sin afectación de servicio a la industria

- Ladero Agua Zarca (Sur de Nogales)
- Laderos Aguascalientes
- Laderos zona Cortazar – Celaya (Guanajuato)



Proyectos de inversión para el crecimiento de la infraestructura actual y así mejorar la conectividad del sistema generando mayores eficiencias y servicios a la industria

Vías Arriaga – Cd. Hidalgo (FCCM)

Situación actual: Huracán Stan destruyó vías y no permiten el envío eficiente de mercancías a y desde Centro América y estado de Chiapas
Limitante: Altos costos para sureste de México y bajo potencial para comercio internacional con Centro América
Propuesta: Reconstrucción de vías en estado de Chiapas (fondos federales y Ferrocarril Chiapas Mayab)

Vías libramiento Tehuantepec – Salina Cruz (FIT)

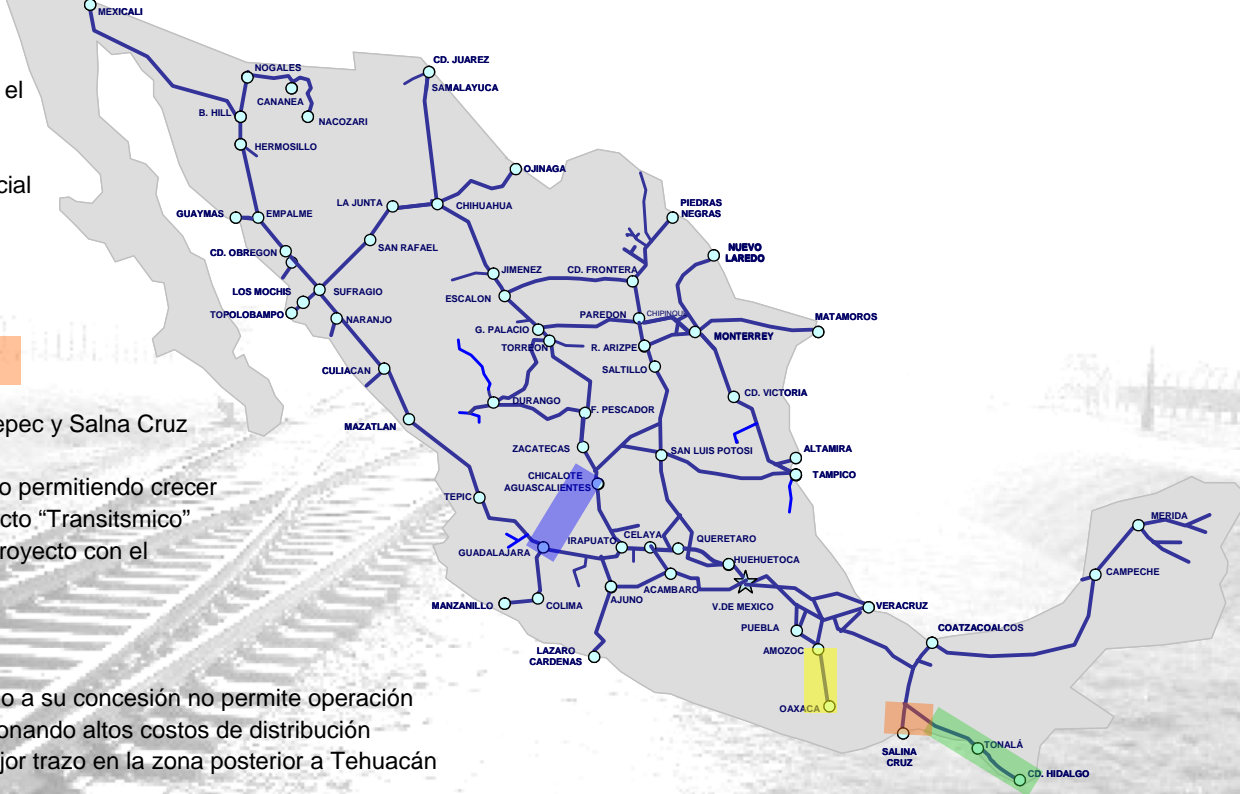
Situación actual: Trenes tocan mancha urbana de Tehuantepec y Salina Cruz haciendo conflictivo e ineficiente el tráfico de ferrocarriles
Limitante: Riesgo alto de vandalismo y lentitud de servicio no permitiendo crecer la captación de industria, no permitiría el desarrollo del proyecto “Transitsmico”
Propuesta: Libramiento ferroviario en ambas ciudades (en proyecto con el Ferrocarril del Istmo, en apoyo al plan del “Transitsmico”)

Vías Tehuacan – Oaxaca (FSR)

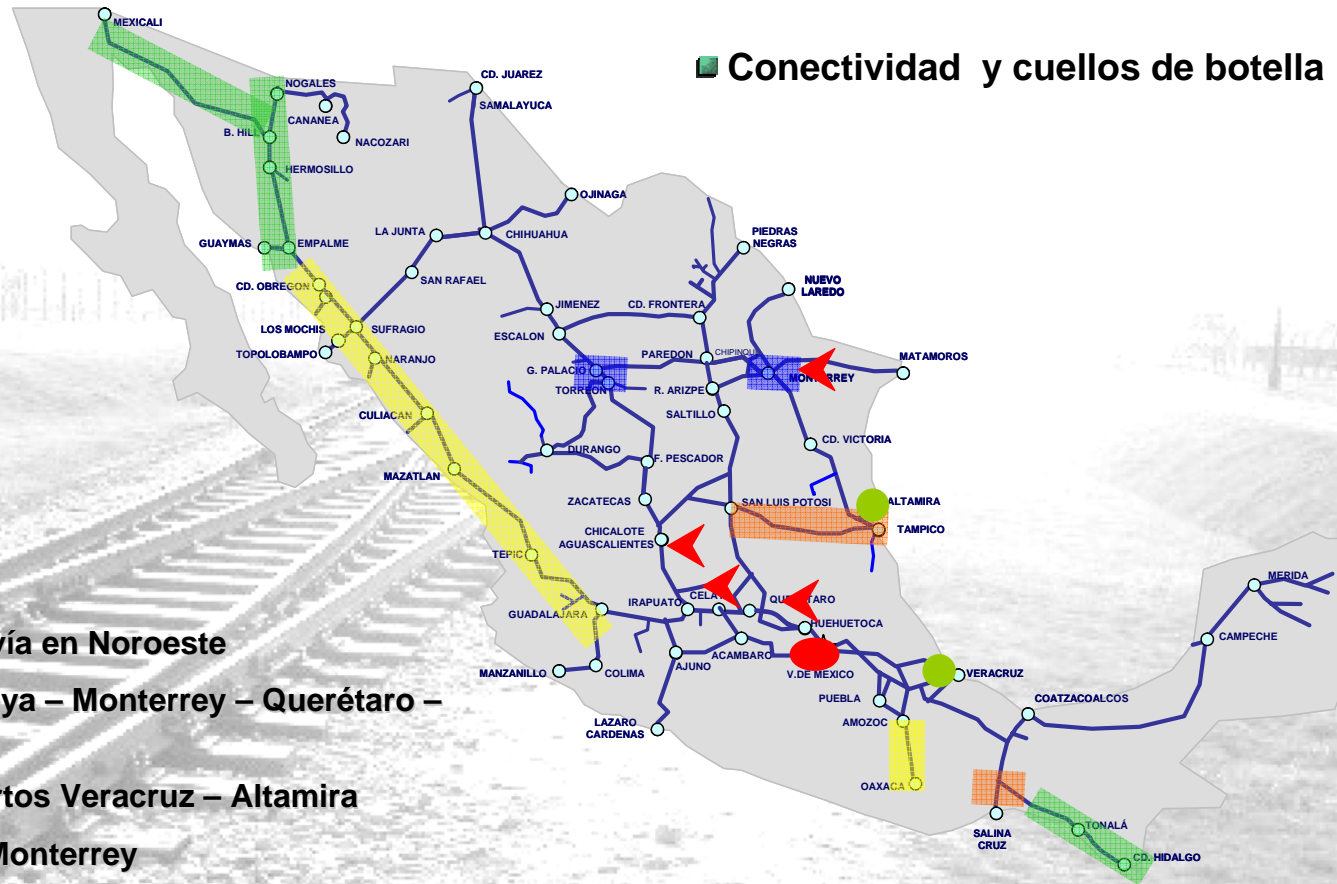
Situación actual: Vandalismo de 15 kilómetros de vías previo a su concesión no permite operación
Limitante: Deja sin conectividad al estado de Oaxaca, ocasionando altos costos de distribución
Propuesta: Fondos federales para reconstruir la vía, con mejor trazo en la zona posterior a Tehuacán (altas pendientes)

Vías Guadalajara – Aguascalientes (FXE)

Situación actual: Alto crecimiento de Puertos del Pacífico (Manzanillo) hacia centro norte de México y Estados Unidos. Difícil tránsito al pasar por patios congestionados de Guadalajara y Celaya (centro).
Limitante: Está limitando el crecimiento del tráfico Asia – Pacífico - EUA por Manzanillo.
Propuesta: Construcción de conexión ferroviaria entre ambas ciudades. Requiere participación federal y expropiación de terrenos. Este proyecto requiere de fuerte interés federal para concretarse.



Áreas de oportunidad en conectividad ferroviaria



- Incremento de capacidad de vía en Noroeste
- Conflicto en intercambio Celaya – Monterrey – Querétaro – Aguascalientes
- Conflicto en intercambio puertos Veracruz – Altamira
- Saturación patios Torreón – Monterrey
- Alto riesgo congestionamiento Terminal Valle de México
- Vías sin uso Oaxaca – Estado de Morelos
- Vías del Mayab y de Chiapas
- Galibos limitados en SLP – Noroeste y Sureste
- Desequilibrio en fronteras
- Nuevo cruce internacional Cd. Juárez (Zona Santa Teresa)

- Alto congestionamiento
- ◄ Cuello de botella intercambio
- Cuello de botella Puerto
- Saturación de patios

