

Analiza gobierno transportar combustibles por tren

● Estudia el proyecto del Transístmico, de Salina Cruz, Oaxaca, a Coatzacoalcos, Veracruz

NOÉ CRUZ SERRANO

—noe.cruz@eluniversal.com.mx

El gobierno federal contempla utilizar por primera vez el **ferrocarril** para transportar hidrocarburos en el sur del país, mediante la construcción de una doble vía en el Istmo de Tehuantepec que cubriría una distancia de 306 kilómetros entre el océano Pacífico y el golfo de México.

Para dar salida a las futuras exportaciones de petróleo y gas en los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM) de la SCT prepara los estudios correspondientes para la construcción del proyecto ferroviario Transístmico.

El Istmo de Tehuantepec es una región que comprende los estados de Oaxaca, Chiapas, Tabasco y Veracruz. Se trata de la zona más angosta entre los dos océanos (Pacífico y Atlántico) y es una región rica en petróleo y en recursos maderables.

Los estudios que licitará la SCT entre empresas especializadas (con un costo estimado de 11.6 millones de pesos y que deberán estar listos en marzo de 2015) contemplan la preparación y evaluación para determinar la rentabilidad socioeconómica del proyecto a fin de tomar de decisiones sobre la mejor alternativa, monto y esquema de inversión.

El proyecto prevé que México pueda incrementar su presencia petrolera en los mercados de Europa, el mar Caribe y el este y sureste de Estados Unidos por el lado de Coatzacoalcos, y por el lado de Salina Cruz conectarse a

La DGTFM detalla en el diagnóstico del proyecto que a casi 17 años de la privatización el **ferrocarril** se ha consolidado como un actor relevante en el movimiento nacional de mercancías y productos.

Sin embargo, la situación actual de esta importante zona en cuanto a infraestructura ferroviaria no es del todo favorable, sobre todo porque el trazo actual (de Salina Cruz, Oaxaca, a Coatzacoalcos, Veracruz) "tiene limitaciones técnicas en cuanto a la curvatura en zonas críticas y pendientes, así como altos niveles de saturación al contar con una sola vía".

Además, resulta insuficiente para dar servicio a los usuarios actuales y futuros de la vía concesionada, debido al desgaste natural por el tiempo, aunado al incremento del movimiento de carga a través de este modo de transporte. Adicionalmente, se requiere incrementar la velocidad promedio, que es inferior a los 60 kilómetros por hora, lo que elevaría los volúmenes de carga transportados, así como la disminución de las pendientes en los tramos críticos.

Por ello, añade la SCT, los Estudios de Preinversión para la construcción de una doble vía en el Istmo de Tehuantepec contribuirían a incrementar la capacidad instalada y estimular aún más la eficiencia del Sistema Ferroviario Nacional y el comercio de la región, debido a un traslado más eficiente y seguro de mercancías.

Agrega que en el marco de la iniciativa de reforma aprobada por la Cámara de Diputados y turnada recientemente al Senado, misma que busca reformar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y la cual permitirá a otras compañías usar las vías de los dos principales jugadores del sector: **Ferromex**, **Ferrosu** y Kansas City con el fin de aumentar la competencia y

bajar las tarifas, se presenta la problemática de que entre 2005 y 2011 la red ferroviaria sólo se incrementó 0.02%, es decir, apenas aumentó de 26 mil 662 a 26 mil 704 kilómetros.

El proyecto, enfatizan las autoridades de comunicaciones y transportes, "es de suma importancia para la economía nacional, se encuentra circunscrito en la estrategia de atenuar las deficiencias en la Red Ferroviaria Nacional, por lo que se ha identificado la necesidad de modernizar, mejorar e incrementar la competitividad en la zona del centro y occidente del país. Estas regiones utilizan la División Monterrey, que actualmente moviliza grandes volúmenes de carga".

Advierte que de no llevar a cabo el proyecto la SCT realizará consultas en coordinación con las delegaciones estatales (Centros SCT) ante los gobiernos estatales y municipales, y empresas concesionarias, a fin de conocer las deficiencias y aportaciones en infraestructura, de manera específica estableciendo los puntos de conflicto, a fin de incluir los cruces a nivel en los programas de seguridad y convivencia urbano-ferroviaria. ●

De costa a costa

■ Ruta tren doble vía



Fuente: SCT

