

# Propuestas al PND en materia de Infraestructura Ferroviaria

Cámara Nacional del Cemento

CANACEM



# El sector cementero juega un papel muy importante como usuario del Ferrocarril

## Datos Relevantes

- 2ª Mercancía más transportada
- Relevante para transportar materia prima, combustibles y producto terminado a diversas zonas del país

## Toneladas Transportadas por Concesionario (ton) 2016-2018

Concesionario	2016	2017	2018
KCSM	1,433,612	1,477,602	1,471,924
FMEX	4,521,058	4,505,090	5,261,894
FFSUR	1,174,880	1,252,473	1,200,724
FIT	213,079	229,112	226,658
FERROVALLE	0	0	2,476
Coah-Dgo	238,560	266,114	298,911

35% del cemento se transporta por FFCC. El resto se hace por autotransporte



**El Ferrocarril en México tiene una mínima mención en el PND. El sector cementero considera deben incluir tres aspectos fundamentales.**

**1**

### **Interconexión de las Vías en el Sistema Nacional**

- Derechos de paso y conectividad

**2**

### **Infraestructura ferroviaria**

- Eficiente y resiliente
- Longitud de vías
- Capacidad de vías
- Densidad de vías

**3**

### **Equilibrio de fuerzas entre usuarios y concesionarios**

- Retrasos en entrega de mercancías y materias primas
- Afectaciones de terceros a logística
- Contrapesos en favor de usuarios
- Sistema de indicadores Ferroviarios



# Propuestas a incluir en el PND - Sistema Ferroviario

1

## Interconexión de las Vías en el Sistema Nacional

- Derechos de paso y conectividad

2

## Infraestructura ferroviaria

- Eficiente y resiliente
- Longitud de vías
- Capacidad de vías
- Densidad de vías

3

## Equilibrio de fuerzas entre usuarios y concesionarios

- Retrasos en entrega de mercancías y materias primas
- Afectaciones de terceros a logística
- Contrapesos en favor de usuarios
- Sistema de indicadores Ferroviarios



Los derechos de paso son el camino para la eficiencia en el transporte de mercancías. Sin embargo, aquellos que permitirían la competencia están sin operar y el ferrocarril no funciona como una economía de red completamente.

1

### Derecho de Paso Continuidad Operativa

- Aseguran una operación regular ferroviaria al integrar varias vías de un concesionario como un solo corredor.
- Generan una operación eficiente e independiente.

2

### Derecho de paso Conectividad

- Otorga opciones de ingreso en puertos, fronteras o corredores industriales.
- Detona mejores costos competitivos a los concesionarios
- Competencia indirecta entre concesionarios

3

### Derecho de paso Competencia

- Aquellos que al permitir el acceso a zonas industriales a otro concesionario
- Incrementa la competencia mediante opciones a los usuarios

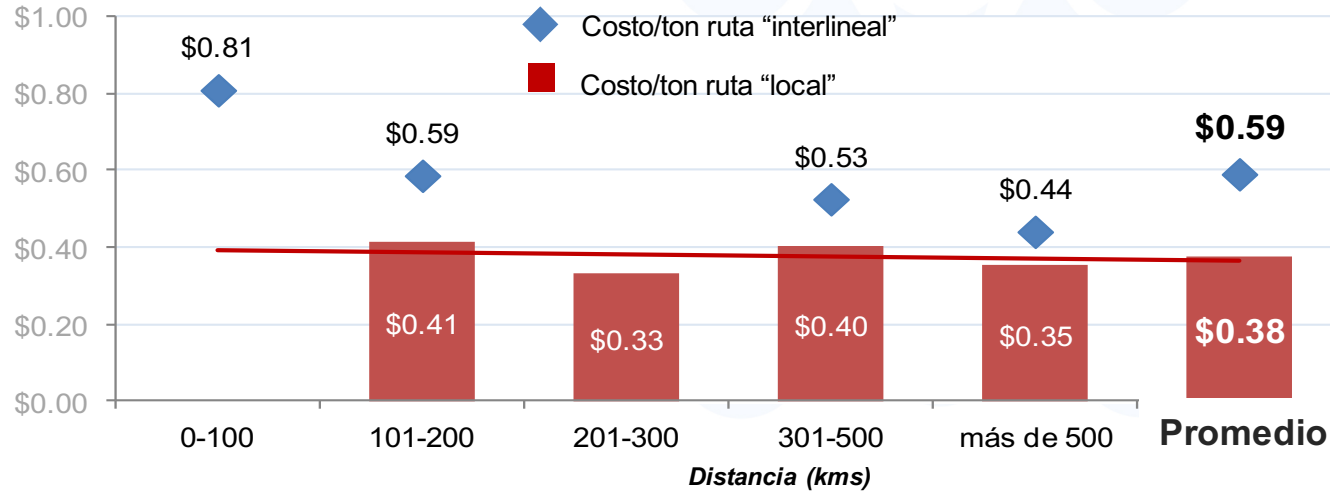


Los Derechos de Paso deberían permitir que exista una red ferroviaria “sin costuras”

#### Situación actual:

- No operan
- Sin margen de negociación
- Impacto mayor en competitividad nacional

# Las rutas interlineales no siempre operan como una vía continua de comunicación y el costo es superior al compararse con rutas operadas por un solo ferrocarril



Las tarifas interlineales son 57% mas altas (en promedio) que aquellas donde participa un solo concesionario

Ruta local = solo participada un FFCC

Ruta Interlineal = participan dos o mas FFCC's



Ejemplo superior: Ruta Mty – Ags, la tarifa interlineal es 140% superior a la de un solo concesionario

# Propuestas a incluir en el PND - Sistema Ferroviario

1

## Interconexión de las Vías en el Sistema Nacional

- Derechos de paso y conectividad

2

## Infraestructura ferroviaria

- Eficiente y resiliente
- Longitud de vías
- Capacidad de vías
- Densidad de vías

3

## Equilibrio de fuerzas entre usuarios y concesionarios

- Retrasos en entrega de mercancías y materias primas
- Afectaciones de terceros a logística
- Contrapesos en favor de usuarios
- Sistema de Indicadores Ferroviarios

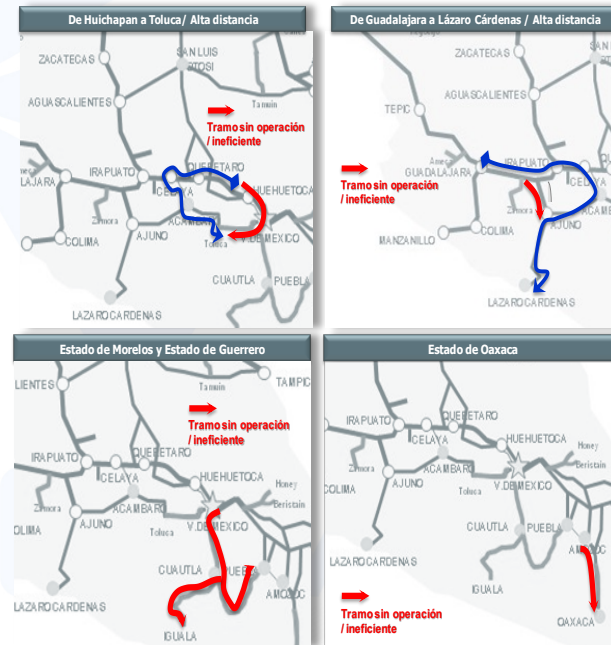


# Entre los principales problemas de infraestructura, destaca el estancamiento de la construcción de vías y tramos sin operar.

1.- No crece la infraestructura – no aumentan las vías férreas

2.- Continúan tramos férreos sin operar / desechados por los concesionarios

## Sistema de vías 2017



Ej: Vías en concesión no operando Toluca – DF (KCSM) y Ajuno Zapopan (FXE)

Ej: Vías abandonadas Cuernavaca – Iguala y Nuevo Carnero - Oaxaca

	2000	2010	2015	2017	2000-2017 unidades; (var %)
--	------	------	------	------	-----------------------------

<b>Km vías ferreas</b>	26,655	26,715	26,727	26,914	259; (+0.97%)
------------------------	--------	--------	--------	--------	---------------

Pero solamente 17,360 kilómetros están concesionadas (64.5%)

- Tramos de vía fuera de uso que implica recorridos adicionales por ferrocarril para ciertos corredores
- Vías fuera de uso sin tramo alternos imposibilitan este medio como opción



Además, una proporción importante de las vías férreas en México es de baja capacidad de carga.

3- Una gran proporción de las vías tiene baja capacidad de carga (< 130 toneladas brutas)



El sistema ferroviario de Canadá y de EUA operan en 130 toneladas de capacidad bruta por carro. México opera parcialmente con este peso, **limitando su competitividad y conectividad en la red.**



En resumen, si contamos los kilómetros del sistema de mayor eficiencia, la capacidad del sistema ferroviario mexicano presenta importantes áreas de oportunidad.



Sin contar el % de vías que están en desuso por parte de las concesionarias

# Propuestas a incluir en el PND - Sistema Ferroviario

1

## Interconexión de las Vías en el Sistema Nacional

- Derechos de paso y conectividad

2

## Infraestructura ferroviaria

- Eficiente y resiliente
- Longitud de vías
- Capacidad de vías
- Densidad de vías

3

## Equilibrio de fuerzas entre usuarios y concesionarios

- Retrasos en entrega de mercancías y materias primas
- Afectaciones de terceros a logística
- Contrapesos en favor de usuarios
- Sistema de indicadores Ferroviarios



# El sistema de indicadores ferroviarios actuales no permiten un seguimiento oportuno de la operación y servicio al usuario.

## Indicadores actuales

### 1. De operación

1. Ingreso por carga total
2. Tonelaje por carro
3. Densidad de tráfico
4. Velocidad promedio
5. Otros

### 2. De Administración

1. Carga total por empleado
2. Índice de operación
3. Mantenimiento de infraestructura

### 3. De Seguridad

1. Seguridad del Servicio de carga
2. Seguridad de los trenes
3. Índice de accidentes por tipo de vía

## EVOLUCIÓN DE LA ESTADÍSTICA FERROVIARIA DEL SFM DE CARGA

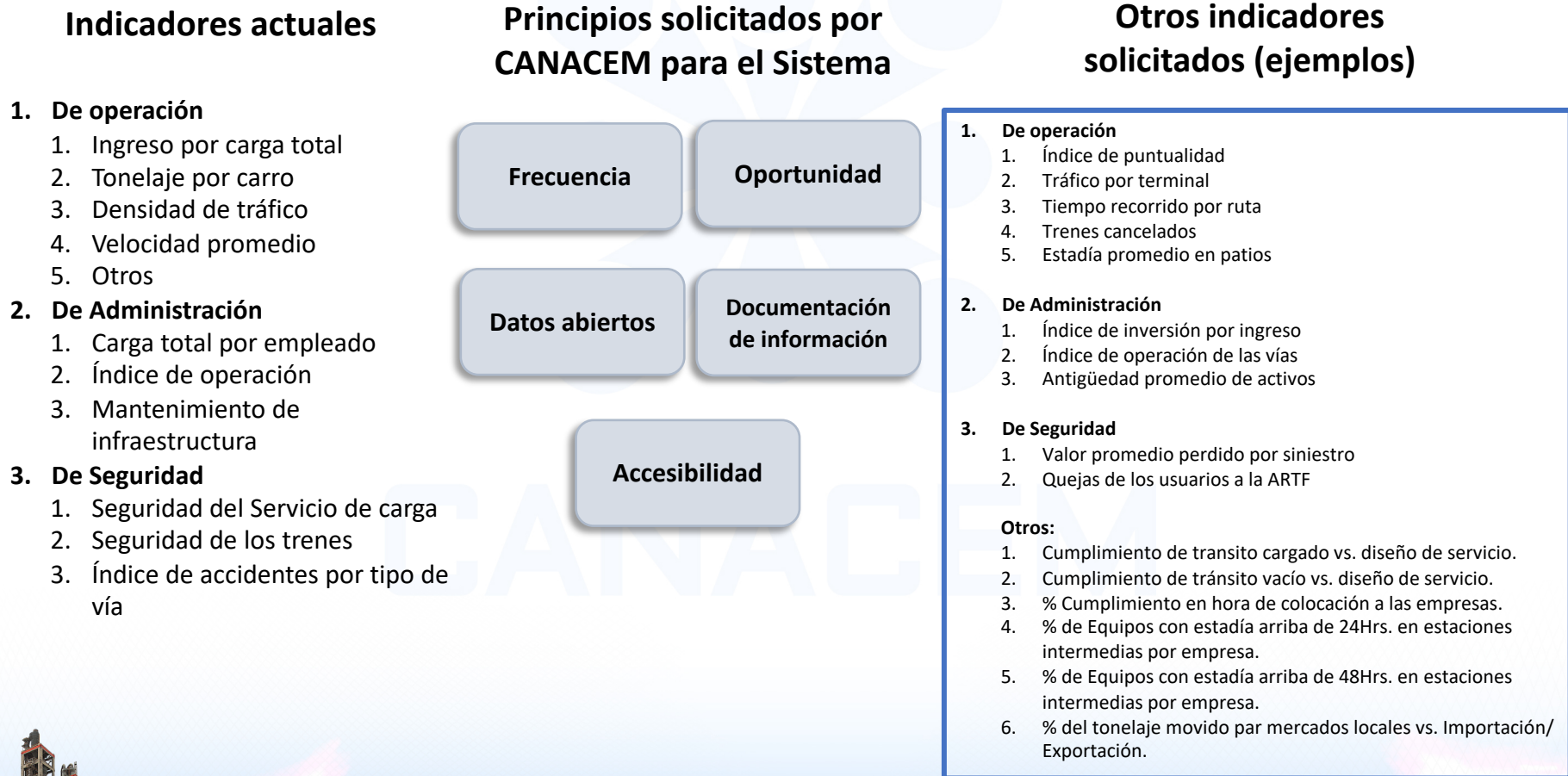
Categoría	Concepto	2016	2017	1S-2018
Indicadores Operativos	Ingresos por carga total (pesos/ton-km)	0.56	0.65	0.67
	Toneladas por carro cargado (toneladas)	56.55	57.80	59.53
	Densidad del tráfico (millones de ton-km/km vía concesionada)	4.88	4.97	N/A
	Rendimiento de combustible (ton-km/lt)	114	117	121
Indicadores Administrativos	Carga por empleado (millones de ton-km)	6.05	6.02	N/A
	Relación de Ingresos por Flete y Costo de Operación (veces)	0.61	0.62	N/A
	Mantenimiento de infraestructura (millones de pesos/km de vía concesionada)	0.31	0.33	N/A
Indicadores de Seguridad	Seguridad operativa en carga transportada (accidentes/ton-km brutos)	0.0003	0.0003	N/A
	Seguridad operativa en recorrido de trenes (accidentes /trenes-km)	0.0014	0.0015	N/A

N/A: No aplica.

Elaborado por CAINTRA con información propia



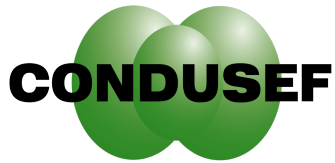
# El sistema de indicadores ferroviarios actuales no permiten un seguimiento oportuno de la operación y servicio al usuario.



Elaborado por CAINTRA y CANACEM con información propia



Ante estas situaciones, los usuarios del ferrocarril no cuentan con un organismo de defensa como otros consumidores si lo tienen.



Comisión Nacional para la Protección  
y Defensa de los Usuarios de  
Servicios Financieros

Defiende a los usuarios de  
servicios financieros



Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la  
Información y Protección de Datos Personales

Protege contra el mal uso  
de la información personal



INSTITUTO FEDERAL DE  
TELECOMUNICACIONES

Protege ante abusos en  
telecomunicaciones



Defiende a los  
consumidores



Protege la competencia



Defiende al Contribuyente

Buscar un impulsor y contrapeso en favor del usuario ferroviario

# Propuestas al PND en materia de infraestructura Ferroviaria

Cámara Nacional del Cemento

CANACEM

