

Infraestructura Ferroviaria

Presupuesto 2013-2024



Centro de Investigación Económica y Presupuestaria, A.C. (CIEP)

Leslie Areli Badillo Jiménez | lesliebadillo@ciep.mx

3 de octubre de 2024

#UniversoCIEP | #GastoPúblico | #Infraestructura

El gasto en inversión física ferroviaria representa el **22.9 % del gasto asignado** a infraestructura en 2024, lo cual, coloca a este sector como uno de los más importantes por su destino del gasto en obra pública. En el presente documento se examina el gasto público asignado al desarrollo de infraestructura ferroviaria de 2013 a 2024. Se analiza la distribución de concesiones y asignaciones tanto para servicios de carga como de pasajeros, destacando el impacto significativo del **Tren Maya**, cuyo presupuesto representó el **94.8 % de los recursos** en infraestructura ferroviaria. En la última década, la infraestructura en el **sistema ferroviario incrementó 39 %**, para el siguiente sexenio será un área prioritaria para el desarrollo nacional, cuyos principales desafíos serán ejercer el gasto bajo los principios de desarrollo sostenible y no poner en riesgo la sostenibilidad de las finanzas públicas en el corto y mediano plazo.

Índice

1	El Sistema Ferroviario actual	1
2	Administración y proceso de inversión	1
3	El gasto destinado a los trenes	2
4	La Iniciativa de Reforma 2024	3
5	Implicaciones de política pública	4
	Acrónimos	4
	Bibliografía	4

1

El Sistema Ferroviario actual

El Sistema Ferroviario Mexicano presenta una **extensión** total de 27 mil 732 km a lo largo del país (ARTF, 2023); de los cuales, el 63.6 % (17 mil 642 km) son concesiones. En 2023 se agregaron 818 km de vías férreas por la construcción del Tren Maya y se espera que al término de 2024 incrementen 353 km.

En total existen **11 concesionarias y asignatarias**, de estas, 4 operan sólo para **servicios de carga** (ver Cuadro 1). En este sentido, el pasado 5 de febrero de 2024, el Ejecutivo Federal presentó una Iniciativa de Reforma que busca la incorporación de más líneas ferroviarias para pasajeros (Cámara

de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024a), teniendo como antecedente que el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros se declaró **área prioritaria** para el desarrollo nacional (DOF, 2023).

El **objetivo** de este documento es identificar cuál es la situación actual del Sistema de Transporte Ferroviario, sus principales proyectos de infraestructura y el gasto que se ha ejercido de 2013 a 2024 para su mantenimiento y crecimiento.

En el primer apartado se identifican las formas de administración de las vías y los procesos de inversión; el segundo apartado identifica el gasto que se ha efectuado al **sistema ferroviario** y en el tercer apartado se abordan los detalles de la posible reforma.

2

Administración y proceso de inversión

En la actualidad, el sistema ferroviario opera bajo concesiones y asignaciones de las vías férreas. Las **concesiones** pueden otorgarse bajo licitación para construir, operar y explotar las vías; sin embargo, su dominio lo mantiene la Federación (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024b). Por su parte, las **asignaciones** son aquellas dadas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT) a estados, municipios y entidades paraestatales de la Administración Pública.

Conceptos clave

PROYECTOS DE INVERSIÓN Erogaciones de gasto de capital destinadas a obra pública, así como la adquisición y modificación de inmuebles, las adquisiciones de bienes muebles asociadas a estos proyectos, y las rehabilitaciones que impliquen un aumento en la capacidad o vida útil de los activos de infraestructura e inmuebles. (Transparencia Presupuestaria, 2021).

SISTEMA FERROVIARIO: vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024b).

SERVICIOS DE CARGA: el que se presta en vías férreas destinado al **porte de bienes**, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024b).

Cuadro 1: Concesionarios y tipos de servicio

Concesionario/Asignatario	Tipo de Servicio
Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V. (LCD)	Carga
Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM)	Carga
FSRR, S.A. de C.V. (FSRR)	Carga
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. (FTVM)	Carga (Terminal e interconexión)
Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT)	Carga y pasajeros
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FXE)	Carga y pasajeros
TREN MAYA, S.A. DE C.V.	Carga y pasajeros
Gobierno del Estado de Baja California. Administradora de la Vía Corta TijuanaTecate (ADMICARGA)	Carga y pasajeros
Gobierno del Estado de Puebla (Tren Turístico PueblaCholula)	Pasajeros
Ferrocarril Suburbano, S.A.P.I de C.V. (Tren Suburbano)	Pasajeros
Fondo Nacional de Infraestructura	Pasajeros

Fuente: Elaborado por el CIEP, con información de: ARTF (2023).

Los **proyectos de inversión** relacionados con ferrocarriles deben seguir un **ciclo de inversión** de diez pasos: planeación, identificación, estructuración, registro, priorización, autorización, promoción, licitación, financiamiento y ejecución. Aquellos que requieran **recursos públicos** del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) o el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) tendrán que seguir el registro establecido por la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Los proyectos también pueden ser financiados por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), la banca comercial, la banca de desarrollo o inversionistas privados.

En la actualidad, los **procesos de inversión** para el sistema ferroviario están enfocados, principalmente, en la construcción de libramientos y relocalización de vías; acortamientos; obras de conexión a los nodos logísticos; la conservación y modernización de vías y puentes; y la seguridad ferroviaria. Sin embargo, con el decreto de priorización de desarrollo de trenes de pasajeros, se espera que en los próximos años exista **mayor inversión** en los sistemas de transporte de trenes de pasajeros (DOF, 2023).

3

El gasto destinado a los trenes

El gasto en inversión física del sistema ferroviario se ha distinguido en los últimos años por su crecimiento; de **2013 a 2023** presentó un **aumento de 39 % en el gasto ejercido**. El año con mayor inversión en infraestructura de este tipo fue en **2022** con un total de 397 mil 474 millones de pesos (mdp); lo cual **representó 29.1 % del total de gasto en infraestructura** y 5.16 % del gasto total ejercido (Figura 1). Esta cifra se debió principalmente al gasto ejercido en el Tren Maya y los proyectos prioritarios.

El gasto acumulado de infraestructura del Tren Maya de 2020 a 2023 representó el 94.8 % del gasto en infraestructura en el sector ferroviario y 12.1 % del gasto en infraestructura total. Entre otros, los **proyectos que destacan** son el Interurbano México-Toluca con un total de 110 mil 244 mdp de 2013 a 2024, seguido del Corredor Interoceánico con un total de 17 mil 078 mdp de 2014 a 2022 y la ampliación del Suburbano Lechería-AIFA de 9 mil 189 mdp de 2020 a 2024.

El **gasto corriente** del sistema ferroviario presentó un crecimiento en su gasto aprobado para 2024 de **3.5 veces el valor de 2023** debido al programa *Dirigir la Infraestructura Aeroportuaria, Ferroviaria y de Servicios Auxiliares*.

Cuadro 2: Rutas con prioridad de desarrollo y concesionarias

Rutas con prioridad de desarrollo	Concesionarias con derecho de vía en la ruta	Manifestaciones de Interés
Tren regional México-Veracruz	Ferrosur / Kansas	Ferrocarril Mexicano / Ferrosur
Tren Interurbano AIFA-Pachuca-Tula	Kansas	Terminal del Valle de México
Tren Buenavista-Tula-Querétaro-León-Aguascalientes	Ferrosur / Kansas / KCSM	Terminal del Valle de México / Ferromex
Tren Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato	Ferrocarril Mexicano	Ferromex
México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo	Kansas	Terminal del Valle de México / KCSM
México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales	Ferrosur / Kansas	Ferrocarril Mexicano / Ferromex
Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez	Ferrocarril Mexicano	Ferromex

Fuente: Elaborado por el CIEP, con información de: Transparencia Presupuestaria (2021).

Nota: Ferrosur fue adquirido por Grupo México en 2005 y se fusionó con Ferromex de la misma empresa.

Cuadro 3: Infraestructura del Sistema Ferroviario

Año	Otros proyectos	Tren Maya	Total	Gasto de Infraestructura	Gasto Total
mdp 2024			% del Gasto Ferroviario		
2013	3,927.35	0	3,927.35	0.3 %	0.06 %
2014	21,050.78	0	21,050.78	1.4 %	0.29 %
2015	20,260.28	0	20,260.28	1.4 %	0.27 %
2016	38,015.62	0	38,015.62	2.2 %	0.54 %
2017	61,094.07	0	61,094.07	5.3 %	0.90 %
2018	42,987.08	0	42,987.08	4.5 %	0.62 %
2019	16,822.88	0	16,822.88	1.8 %	0.23 %
2020	8,548.42	18,088.22	26,636.64	2.9 %	0.36 %
2021	4,966.66	75,346.90	80,313.56	6.0 %	1.10 %
2022	7,000.97	390,472.60	397,473.57	29.1 %	5.16 %
2023	3,967.49	1,493.70	5,461.19	0.4 %	0.06 %
2024	15,097.43	240,000.00	255,097.43	22.9 %	2.81 %

Fuente: Elaborado por el CIEP, con información de: Transparencia Presupuestaria (2021).

Figura 1: Gasto público en el Sistema Ferroviario



Nota: Los datos de 2024 corresponden al PEF.

Nota2: La gráfica no incorpora el gasto en infraestructura del Tren Maya.

Fuente: Elaborado por el CIEP, con información de: Transparencia Presupuestaria (2021).

4

La Iniciativa de Reforma 2024

La Iniciativa de Reforma pretende modificar el artículo 28 de la Constitución Políticas de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) con el objetivo de que el Estado Mexicano tome el derecho de utilizar las vías férreas para prestar el

servicio de transporte de pasajeros. Cabe mencionar que la reforma identifica que el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares. Asimismo, los particulares que cuenten con concesiones en la actualidad, podrán obtener las concesiones para pasajeros (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2024a).

Esta iniciativa se ajusta con el decreto previo del 20 de noviembre de 2023, donde **se priorizaron siete rutas para proyectos de pasajeros** (DOF, 2023). Del decreto, surgieron tres empresas con manifestación de interés con propuestas de proyecto en las mismas rutas. Cabe mencionar que en la actualidad las **tres empresas** mantienen la concesión de derecho de vía para carga (Cuadro 2). Las propuestas deberán ser revisadas por la SICT y llevar a cabo el proceso de proyectos de inversión determinado por la SHCP para todas las secretarías y organismos públicos.

5

Implicaciones de política pública

La implementación de **nuevas rutas** de trenes para pasajeros puede ser una importante área de oportunidad para el desarrollo económico del país. Dada su estrecha relación con el impulso a la infraestructura, se espera que promueva la inversión, el **crecimiento económico y el desarrollo social** de las zonas cercanas a las rutas de pasajeros.

Con la propuesta de impulsar nuevos proyectos ferroviarios por parte de la nueva administración, es probable que se siga invirtiendo en este sector en los próximos años. Dado que las vías y rutas ya existen a lo largo del país, el **gasto estimado** para la implementación de los proyectos podría no ser de la magnitud del Tren Maya.

En caso de requerir recursos públicos, se espera que en el próximo PPEF se observe el presupuesto designado a la priorización de proyectos de inversión para el sistema ferroviario. Uno de los **desafíos** será el cumplimiento de los principios de desarrollo sostenible y cuidado del medio ambiente sin poner en riesgo la sostenibilidad de las finanzas públicas en el mediano y largo plazo.

Acrónimos

- ARTF** Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario
- Banobras** Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos
- CIEP** Centro de Investigación Económica y Presupuestaria, A.C.
- CPEUM** Constitución Políticas de los Estados Unidos Mexicanos
- DOF** Diario Oficial de la Federación
- FONADIN** Fondo Nacional de Infraestructura
- mdp** millones de pesos
- PEF** Presupuesto de Egresos de la Federación
- PPEF** Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación
- SICT** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte
- SHCP** Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Bibliografía

- ARTF. (2023). **Anuario estadístico 2023**. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/920778/Anuario_2023_ARTF.pdf. (Última consulta: septiembre 2024)
- DOF. (2023). **Decreto por el que se modifica la ley reglamentaria del servicio ferroviario**. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5708967&fecha=20/11/2023#gsc.tab=0. (Última consulta: septiembre 2024)
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024a). **Gaceta parlamentaria, año xxvii, número 13**. <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/feb/20240205-13.pdf>. (Última consulta: septiembre 2024)
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024b). **Ley reglamentaria del servicio ferroviario**. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LRSF.pdf>. (Última consulta: septiembre 2024)
- Transparencia Presupuestaria. (2021). **Datos Abiertos**. Descargado de <https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es>



Somos un **centro de investigación** de la sociedad civil, sin fines de lucro y apartidista,
que contribuye a la comprensión de la economía y finanzas públicas en México,
mediante herramientas y análisis accesibles y técnicamente sólidos,
para lograr una sociedad más informada y participativa, mejorar las políticas públicas
y construir un sistema fiscal **en beneficio de las generaciones presentes y futuras**.