

Rangel M., J. Jesús, "Quieren privatizar el ferrocarril del Istmo", *Grupo SIPSE*, Yucatán, México, 25 de octubre de 2013.

Consultado en:

<http://sipse.com/opinion/quieren-privatizar-el-ferrocarril-del-istmo-58146.html>

Fecha de consulta: 02/05/2014.

S

Es muy clara la intención: regresar a particulares la administración del FIT en sus dos líneas ferroviarias sin necesidad de una nueva licitación para un tren en el Istmo.

Varias preguntas me llegaron sobre el tema del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) que se publicó en este espacio el viernes pasado. Una parte se refiere al tema de los migrantes y La Bestia, y la otra a si habrá un tren concesionado a particulares exclusivamente para el Istmo de Tehuantepec.

Como le expliqué, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) usará 247 millones de pesos de recursos presupuestales para dar un buen mantenimiento a la empresa ferroviaria y aumentar la velocidad en su recorrido con mayor seguridad. Aunque en el proyecto de inversión no se menciona para nada a los migrantes que usan La Bestia para trasladarse a Estados Unidos, es lógico pensar que se busca disminuir su uso y que quienes lo utilicen lo hagan con más seguridad y menos posibilidades de accidentes y asaltos.

En las condiciones actuales, a una velocidad de 12 kilómetros por hora, el tren con origen en Mérida y destino a Coatzacoalcos requiere 75 horas de recorrido; si la velocidad se eleva a 30 kilómetros el tiempo disminuye a 29.8 horas.

Con la sustitución de durmientes, rieles y material de fijación, y otras acciones de mantenimiento, se permitirá un tráfico seguro y eficiente en ambas líneas ferroviarias (Chiapas-Mayab e Istmo de Tehuantepec) que integran el FIT. Por ahí circularán trenes de carga de Ixtepec, Oaxaca, a Tapachula, Chiapas, y por la parte del Mayab, de Coatzacoalcos, Veracruz, a Valladolid, pasando por Mérida. También de Salina Cruz a Coatzacoalcos, en el Istmo.

El documento de la SCT sobre el proyecto en el FIT dice que de no realizarse la inversión y

el mantenimiento señalados, “se perdería la oportunidad de transferir la concesión al capital privado para conservar la infraestructura ya regenerada y conectar el sureste del país (30 por ciento del territorio) con el resto del sistema ferroviario nacional”.

Es muy clara la intención: regresar a particulares la administración del FIT en sus dos líneas ferroviarias sin necesidad de una nueva licitación para un tren en el Istmo.

En la actualidad, las líneas de mayor tráfico son la FA (Campeche-Coatzacoalcos) y la K (Tapachula a Zaragoza en Oaxaca), pero presentan 33 y 56 por ciento, respectivamente, de durmientes podridos.

Los principales robos de mercancía (90 por ciento) y la mayor inseguridad se presenta entre Tancochapa, Veracruz, y Rueda, Tabasco, donde incluso al personal de las brigadas de seguridad se le ha amenazado con armas de fuego.